1942 AUGUSZTUS 1. (V. ÉVF. 15. SZÁM)



MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTIK A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP TÁMOGATÁSÁ

ÁRA 50 FILLÉR

Győzelmes vadászrepülőink...

SCHLENZIG

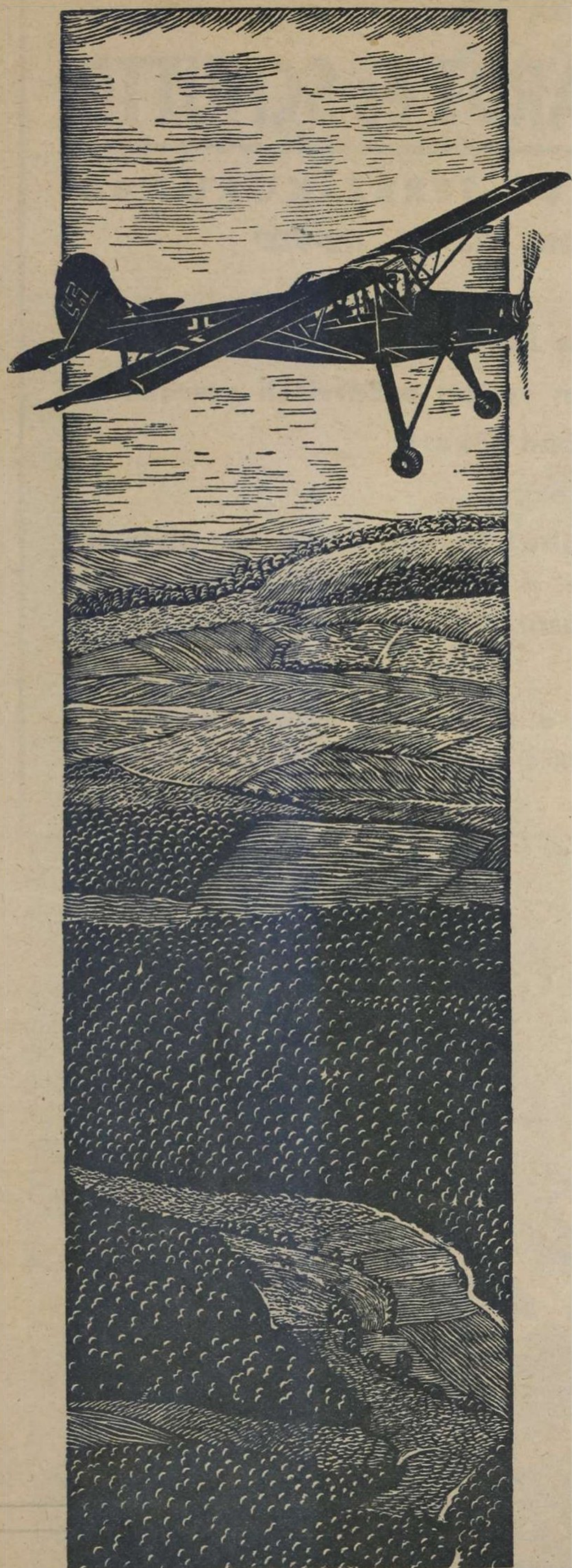


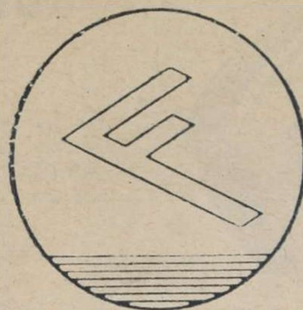
LÉGHŰTÉSES

nagyteljesitményű

CSILLAGMOTOROK

BMW 801 KETTŐS CSILLAGMOTOR A DORNIER Do. 217. BOMBÁZÓBAN





Bárhol felszáll és leszáll

A korszerű német hadvezetést jellemző nagyszabású mozgóháború különleges eszközöket igényel, hogy a harchelyzetről mindenkor pontos értesüléseik legyenek és a legelső vonalakban harcoló csapatokhoz is parancsokat juttathassanak el. A német véderő kiváló összekötőgépe, mely egyedülálló repülőteljesítményei folytán bárhol fel- és leszállhat, a Fieseler »Storch«, melynek gyártója a

GERHARD FIESELER WERKE G·M·B·H KASSEL

MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * V. ÉVFOLYAM 15. SZÁM * BUDAPEST, 1942 AUGUSZTUS 1



Károlyi Gyula grófot közfelkiáltással a M. A. E. Sz. elnökévé választották

A Magyar Aero Szövetség július 25-én közgyűlést tartott, amelyen *Károlyi Gyula gróf* társelnököt elnökké választották.

A közgyűlést *Ember Sándor dr.* országgyűlési képviselő, elnök nyitotta meg, aki napirend előtt megemlékezett arról a dicsőséges harcról, amelyet Magyarország Kormányzója 23 évvel ezelőtt vívott a bolsevizmus ellen. Isten áldását kérte a Legelső Magyar országmentő és országfenntartó munkásságára. Megemlékezett ezután a szovjetföldön dicsőségesen küzdő honvédekről, akiknek sorában, messze a gyalogság előtt, ott harcol a magyar repülés első embere, *vitéz nagybányai Horthy István* kormányzóhelyettes. A Kormányzóhelyettes Úr, mint repülő a dicsőség mezején teljesíti hazája iránti kötelességét.

A különböző tárgypontok letárgyalása után, *Ember Sándor dr.* bejelentette, hogy a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap elnökévé történt megválasztása miatt a Magyar Aero Szövetség elnöki tisztségéről lemond.

Ulbrich Hugó a jelölő bizottság javaslatát terjesztette elő, amely szerint *Ember Sándor dr.-t* tiszteletbeli elnökké választják. A közgyűlés tagjai ezután közfelkiáltással, egyöntetű lelkesedéssel *Károlyi Gyula grófot elnökké választották meg. Rotter Lajos,* a kiváló vitorlázó repülő társelnök lett.

A közgyűlés ezután hódoló táviratot intézett a *Kormányzó Úr* és a *Kormányzóhelyettes Úr Őfőméltóságához.*

Ezután *Károlyi Gyula gróf* elnök bemutatkozó beszédére került a sor, aki a jövő célkitűzéseit ismertette. Hangoztatta, arra törekszik, hogy az ország minden vidékének és minden társadalmi rétegének ifjúságát belekapcsolja a repülésbe. Szólott a magyar iskolagép kérdésének megoldásáról, majd kiemelte, hogy harmonikus együttműködést akar a H. M. N. R. A., a m. kir. légierő, a társegyesületek és a Maesz között. Végül bejelentette, hogy *minden erejével a magyar repülés nagyjátételéért fog küzdeni.*

A FOKOZOTT NÉMET-ANGOL LÉGIHÁBORÚ KÉTÉVI MÉRLEGE ÉS A MÁSODIK ARCVONAL

A tulajdonképpeni Németország és Anglia közötti igazi légiháború kezdete időben egybeesik a nyugat-európai nagy német offenzívával, amelyben Franciaországot leverték, Angliát pedig kiverték a kontinensről. A háború ezt megelőző nyolc hónapjában mind a német légierő, mind a Royal Air Force csak korlátolt célú műveleteket hajtott végre, amelyek inkább csak felderítés jellegével birtak. Nagyobb számarányú bombázó kötelékek bevetése háborúfontos ipari célok ellen csak a német nagy támadóhadműveletek megkezdésével következett be és — történelmileg bebizonyított tény, — hogy az angolok kezdtek a bádeni nyílt város, Freiburg ellen. Azóta hónapról-hónapra fokozódott a légiháború erőssége, míg azután augusztus második felében megindult a német légierő zömének tervszerű romboló támadása London, a nagyobb angol iparvárosok és kikötők ellen. A főcélok a következők voltak: London, Liverpool, Coventry, Bristol, Southampton, Plymouth, Iarmouth, Cardiff, Hull, Portland, Glasgow és Belfast. London ellen kb. 250—300, a többi város ellen átlag 30—80 légitámadás zajlott le. A romboló hatás leírhatatlanul nagy volt, amit repülőfényképek bizonyítanak.

A német-angol légiháború új stádiumba lépett, amikor a szovjet háború megindulásával 1942 nyarán a német légiflották zöme keletre települt át. Amerika és Japán hadbalépésével az angolszász hatalmak és Szovjet-Unió részéről az egyik oldalon és a tengelyhatalmak részéről a másik oldalon a szó valódi értelmében világháborúvá fajult a nagyhatalmak eddigi háborús mérkőzése. Ezzel egy új jelszó indult útjára az angolszász hatalmak részéről: »kétarcvonalas háború minden áron!«

Amióta 1939 augusztus 31-én eldördültek az első puskalövések a lengyel határon, a brit kormány és politika minden igyekezettel azon volt, hogy a háború kiterjesztésével — régi recept szerint — a Németbirodalmat bekerítse és a tengelyhatalmakat kétarcvonalas háborúra kényszerítse. Ha Észak-Afrikától eltekintünk, úgy megállapíthatjuk, hogy a terv hét ország feláldozásával sem sikerült. Sőt a legkeményebb ellenfél, Szovjet-Oroszország az elmúlt évben olyan csapásokat szenvedett el, most pedig az egyedüli remény — a tél generális — támadása ellenére, olyan döntőnek látszó és hatásos német és szövetséges csapásokat és vele együtt területi veszteségeket kénytelen eltűrni, amelyek egyenesen követelővé tették a szovjet közvélemény részéről a második arcvonal megalakítását Nyugat-Európában Anglia által. Emellett a Szovjet-Unió a valóságban tényleg egyedül áll, ennek a háborúnak egyedüli szenvedő alanya és a dolgok esetleges változásával a Távol-Keleten inkább fenyegeti a kétarcvonalas háború veszélye, mint a tengelyhatalmakat.

Ha mindama eseményeket figyelemmel kísérjük, amelyek az utóbbi időben a háború világot átfogó kiterjedéséhez vezettek, úgy arra a megállapításra jutunk, hogy Anglia mostanában többé-kevésbé a csendes szemlélő szerepét játszotta, míg Roosevelt és Hull az angolszász világ egyedül feljogosított helyzet magyarázóivá és parancsolóivá tolták fel magukat. Pedig a japán nép erkölcsi és anyagi erejének teljes felismerésével és alábecsülésével, továbbá teljesen elfogadhatatlan követelések támasztásával végre az Egyesült Államok éppen a magával vonszolt brit Empiret kétarcvonalas háborúba rántották és olyan területi és emberveszteségeket szenvedtek a Távol-Keleten, amelyek egyelőre felbecsülhetetlenek.

A dolgok ilyetének állása mellett a régi nóta, a »második arcvonal vita« ujra feléledt az USA-ban. A második arcvonal megalakításának kérdése, különösen a keleti arcvonal déli szakaszának a szovjetorosz csapatok számára bekövetkezett komoly helyzete révén került az angolszász sajtó érdeklődésének előterébe. Az amerikai sajtó hangsúlyozza, hogy a szovjet arcvonal ellenállása életfontossággal bír az angolok és amerikaiak számára és mindent el kell követni, hogy a Szovjet tehermentesüljön.



Támadás egy sivatagi erőd ellen



Egy újabb angol hajó pusztulása

»A szovjetorosz nép hisz a második arcvonal létesülésében még ebben az évben! Keserűen csalódni fog, ha nem történik valami ebben az irányban! — ez a demokrata sajtó vezérmotivuma.

A Washington Post kommentárjait a Molotov-nyilatkozathoz fűzi, amely a Churchill—Roosevelt—Molotov megállapodása után hangzott el és kijelenti, hogy a megbeszélések idején a libyai visszavonulás még nem következett be és kétségtelen, hogy a három államférfiú megállapodásainak alapját az a feltevés képezte, hogy a brit front Libyában tartani fogja magát. Általánosan beismerik, hogy a második arcvonal megalakításának főtényezője az utánszállítás kérdése. Minden attól függ, hogy sikerül-e elegendő hajóteret biztosítani. Minden jel viszont arra mutat, hogy a tengelybúvárhajók veszélyét nem sikerült kisebbíteni és ezek olyan hatáseredményekkel dolgoznak, ami az egész világ bámulatát kivívta.

A második arcvonal tehát egyelőre csak elmélet, csak néhány magasrangú amerikai tiszt ezirányú kinevezésében (Eisenhower altábornagy, Spaatz tábornok, stb.) nyilvánult meg és a Royal Air Force egészen újszerű és nagyobbarányú bevetésében nyugatnémetországi nyilt városok ellen. Ez utóbbival akarják, úgy látszik, az angolszász munkáspártokban és a szovjet köz véleményben azt a hitet kelteni, hogy a második arcvonal megalakításának előjátéka megtörtént.

A Royal Air Force az utóbbi hónapokban az atlantióceáni német támaszpontokon és kifejezetten iparközpontokat képviselő német városokon kívül Rostock, Warnemunde, Lübeck és Köln városokat bombázta igen kíméletlenül. Természetesen az angolszász sajtó is igen élénken kommentálta ezeket a tagadhatatlanul pótolhatatlan német kultúrértékeket megsemmisítő támadásokat, amelyeknek azonban ezideig semmi gyakorlati katonai értéke nem mutatkozik. A német nép összeszorított fogakkal tűri ezeket a támadásokat, fájlalja ezeket a kultúrértékveszteségeket, de harcol keményen keleten és termel fokozottabban otthon. A német felfogás összefoglalható ebben: »várni és későbbi visszavágás, mégpedig összefogott teljes erővel!« Hivatalos helyen megállapítják, hogy Németország nem fog habozni, ha alkalom nyílik a visszaütésre és brit oldalon csodálkozni fognak, ha a megfelelő időpontban a német légierő teljes ereje kerül bevetésre angol városok ellen. Elképzelhető, mi előtt áll Anglia, ha a brit sziget elleni harc képezi majd a német haderő egyedüli feladatát!

Az angolszász hírverésre és a közvélemény félrevezetésére jellemző, hogy Harris légimarsall, a brit erők parancsnoka a Reuter híriroda előtt a következőket jelentette ki: »Ha ma éjjel 20.000 bombázógépet küldhetnénk Németország fölé, holnap ez a Németország már nem állana háborúban velünk. Ha azonban minden éjjel 1000 gépet repültethetek Németországba, úgy a háborúnak ősszel vége lesz. Nem kételkedem abban, hogy közeledik már az a nap, amikor az Egyesült Államok és mi kiküldhetünk majd olyan repülőerőket, hogy Németország könyörögni fog békéért.« Ezek nagy kijelentések, de túlsok »ha« szócskát tartalmaznak. A brit közvélemény előtt nem hallgatható el, hogy minden angol támadás 30—40 igen értékes és nehezen pótolható repülőgép és annak ilyen becses hajózó személyzetének elvesztését jelenti. Ilyen nagy, átlagosan 8—10%-os veszteséget még a legnagyobb pótlási lehetőségekkel rendelkező légierő is hamarosan megérez és megbénulására vezet.

A Csatornán innen és túl elért különböző hatáseredményeket illetően kétséget kizáróan megállapítható, hogy a mérleg eddig Németország számára feltétlenül kedvezőbb. A brit szigetnek az elképzelhető legborzalmasabb bombacsapásokat kellett eltűrnie. A sziget legfontosabb városai alapjaikig megrendültek és a brit fegyverkezés és tengerentúli összeköttetés megbénult. Az iparközpontok sorozata romokban hever.

A német terület ellen vezetett brit légitámadásokat illetően az objektív megfigyelő csak azt mondhatja, hogy miként az angol lakosság eltűrte a német légitámadásokat, úgy a német polgári lakosság sem törik meg. Az angol támadások is követeltek áldozatokat a német polgári lakosságtól, de Németország katonai ellenállási erejét még csak egy százalékkal sem sikerült gyengíteniök. A német hadviselés anyagi ellátása pedig olyan széles bázison nyugszik, hogy nem lehet azt döntően eltalálni és ezáltal a német élet- és háborús akaratot megtörni. A hadiüzemek elszenvedett kárait rendszerint a legrövidebb idő alatt sikerült helyreállítani, nem úgy, mint Angliában. A német hadüipari termelés, hozzá a norvég, dán, holland, belga és francia ipar besorolásával és beszervezésével csak nőtt.



Tönkrebombázott katonai célpontok

Német katonai körök megítélése szerint rámutatnak arra, hogy Anglia, miként egyéb tekintetben, a légiháborúban is hadászatilag tekintve hatalmas harapófogóban van. Bordeaux és Narvik között Helgoland metszőponttal. Ebből a harapófogóból a brit hatalmi szigetállások és központok hatásosan veszélyeztethetők. Az ezer kilométerekre kiterjedő kontinentális parti bevetési repülőterek eme hosszú arcvonal mögött minden erőjátékot, erőelosztást és eltolást megengednek egy-egy kedvező hadművelet végrehajtása szempontjából. A német légi fölény nem a számbeli túlsúlyból, vagy a német hajózó személyzet nagyobb haditapasztalatából adódik esetenként, hanem az aránytalanul kedvezőbb ellátási lehetőségekből és kedvezőbb indulási alapokból. A német repülőerők 50—100 kilométerről indulhatnak, míg az angol repülőknek 500—800 kilométert kell megtenniök szárazföldi légvédelemmel megszervezett terület fölött, míg a működési térben a célok fölé jutnak.

Erről a kedvezőbb bázisról vesz részt nem kis mértékben a német légierő a brit sziget elleni ellenblokádban is. Ez a brit kereskedelmi hajózás elleni légiháború külön fejezetet képvisel és igen fájdalmas Anglia számára.

Kétségtelen, hogy a fokozott légiháború következtében felbecsülhetetlen történelmi és műemlékek pusztulnak el nemcsak Lübeckben, Rostockban és Kölnben, hanem odaát Bathben, Yorkban és Canterburyben is. A történelem ítélőszéke előtt azonban nem vitás, hogy Anglia és nem Németország felelős a légiháború mostani elfajulásáért. De ez a fokozott légiháború nem fog német repülőkötelékeket sohasem lekötni nyugaton azért, hogy keleten a Szovjetuniót tehermentesítve gyengítse a német támadó hadseregek repülőerejét.

vitéz Szentnémedy Ferenc ezds.

Kormányzóhelyettes Urunk »Héjja« vadászgépében



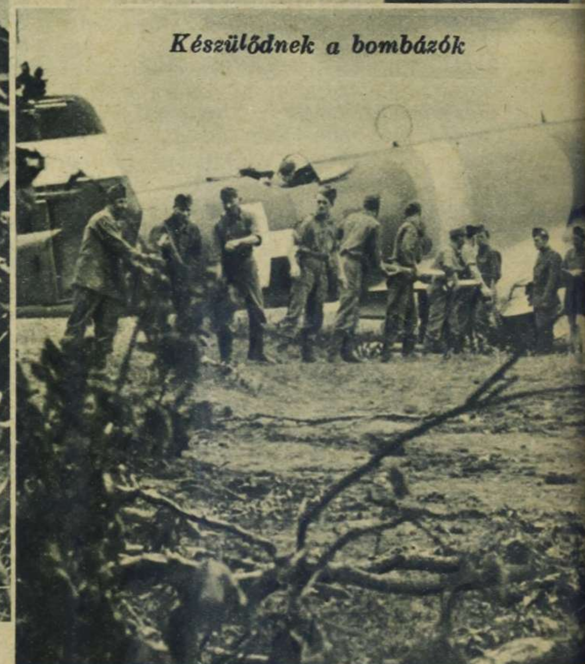
Találatok a távolfelderítőgépen



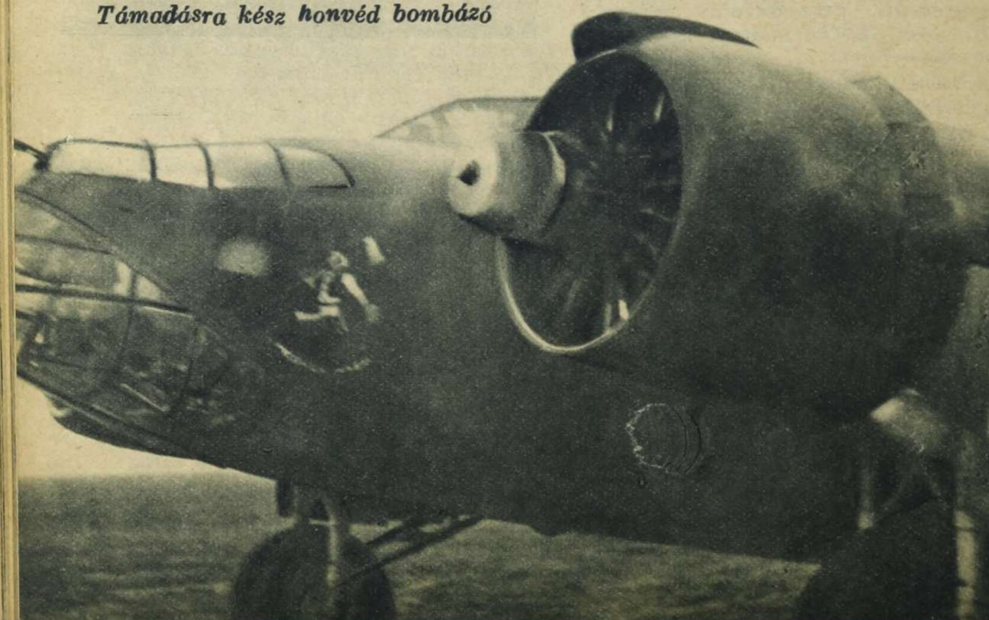


Kelemen százados három légigyőzelméről számol be bajtársainak.

Készülődnek a bombázók



Támadásra kész honvéd bombázó



Légierőnk egyik támaszpontján



LÉGIHÁBORÚ

1942 július 13—július 27-ig.



Hullanak a bombák a szovjetállásokra

Valamilyen, ma még nemlétező nagyteljesítményű repülőgép kellene ahhoz, hogy a forrpontján lévő háború döntő szakaszait az Északi-foktól a Donig és onnan a Közelkeleten át Ausztráliáig, azután a fegyverkezési lázban égő Amerikán át az Atlanti-óceán keleti vizein folyó búvárhajó-hadszíntérig végigtekintsük. 1942. nyár a végsőkig fokozott haditevékenység mindent felperzselő nyara. A Danzig-i viszály évfordulója harmadszor közeledik és az angolszász vezetők által hozott lelkiismeretlen háborús döntés nyomán már három éve az egész világ harcol az igazságért, azon jogokért, amit egyszerűen az elbizakodott és önző gazdag államok csak magukénak akartak időtlen-időkig biztosítani.

Repülőgép híjján csak a jelentések és hírek által adott támpontok alapján lehet képzeletben végigrepülni az emberiség eddig legnagyobb háborújának frontjait.

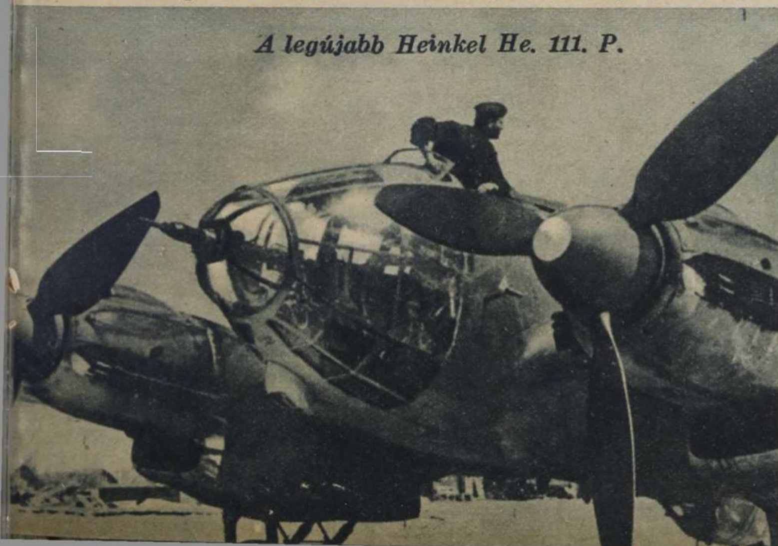
Európa északi részén, a norvég és finn bástyán, a légierő és a haditengerészet harcol a Szovjet felé haladó angol-amerikai hajókaravánok ellen messze az állandó jég határáig. Amióta az angolszász államok legnagyobb convoy-katasztrófája fejbeütötte az íróasztal mellett tervezőket, *fokozódó légi és tengeri tevékenység indult meg* az ellenség részéről is utánpótlásuk védelmében. Az időjárási helyzet mindenfajta harctevékenység részére ott most a legkedvezőbb, két hónap mulva a hosszú éjszakák már a hajókaravánoknak jobban kedveznek és a légitevékenység csökkenni fog. Ez a kietlen vad terület kikötői miatt érték nekünk és tüske az északi hajózás oldalában. A Szovjet létfenntartása folyik ezeken a Murmanszk körüli vizeken, ezért ott tovább is állandó és erős vizi-légi tevékenységgel kell számolni, míg az őserdős, tavas, mocsaras vidékeken a gyalogság inkább védekezni tud. Murmanszkot a német légierő állandóan bombázza.

Lejjebb, a finn határtól keletre, kisebb repülő- és földi harcok folynak, de Szentpétervár környékén nagy a nyugtalanság a szovjet vonalak mögött. A keletitengeri szovjet flottának még mozgásképes egységei is akarnak valamit, mindenesetre a parti tüzérség és a légierők német részről éberen vigyáznak.

A *Wolchow* arcvonalon, az *Ilmen-tó* vidékén le a *Volga forrásvidékén Moszkvával* szemben lévő arcvonalig a német arcvonalkiigazító támadások eredményes befejezése, néhány zavaró támadás és a Szovjet hiábavaló ellentámadásainak visszaverése óta viharelőtti csend van.

A *Moszkvától* délre és délkeletre fekvő területeken *Oreltől és Voronezstől északra* a német légierő igen erős bombázásokkal éjjel-nappal zavarja és bénítja a Szovjetnek déli szárnya felé irányuló emberi és anyagi utánpótlását. A vonatok százai, fontos pályaudvarok és műtárgyak semmisültek meg. Nagyrészt ennek és nem kisebb mértékben a Voronezsnél sziklaszilárdan kitartó hősiesen küzdő német és magyar csapatoknak érdeme, hogy a legutóbbi napokban a szovjet támadások ebben a térségben lelanyhultak és a voronezsi hídfő változatlanul a tengelycsapatoké. A szovjet tevékenység olyan erős volt itt, hogy északabbra csak jelentéktelen csatározások és a német utánpótlást zavaró légitámadások voltak.

Voronezs mint sarokpillér, dél és észak felé tesz. illetve tett lehetővé döntő hadmozdulatokat. A déli irányú már teljes sikerrel halad a Kaukázus előterepe felé és a Volga nyugat felé kiálló könyökén irányában. Az arcvonal-



A legújabb Heinkel He. 111. P.



Jól dolgoztak a repülők a doni csatában


Lelőtt Beaufighter roncsai


Készítik útjára a torpedóvetőt

nak ez a déli része teljes mozgásban van, súlyos utóvéd és üldöző harcok között történik Timosenko kettészakított hadseregcsoportjának megsemmisítése, kelet és dél felé való szünetnélküli támadása. A nagy légi és tankcsatában a szovjet gépek és harckocsik százai pusztulnak el. Két hét alatt 820 szovjet-gépet lőttek le, az utóbbi két napon pedig 121-et és 107-et naponta, a legkisebb saját veszteség nélkül a német, olasz, magyar és horvát repülők.

Rosztov megrohanása és a Donon való déli átkelések után megnyílt az út a Kaukázus felé, ahol állítólag majd Vorosilov szovjet marsall fog szembeszállni a győzelmesen előrerohanó Boch vezértábornagy csapataival.

A légierő ezekben a messzekiterjedő hadműveletekben rendkívül eredményesen vesz részt közvetlen támogatással és az ellenség mögöttes területein végrehajtott váratlan támadásokkal. A vasutak után gépkocsi-osztagok és a vasútak gördülő anyagának sorozatos pusztításán kívül a volgai hajózás ellen is megkezdődtek a támadások. A szétszórt szovjet csapatok elleni mélytámadásokkal teljessé válik a Donec és Don kanyarban döntőleg megvert orosz sereg katasztrófája. Az első százezer fogoly nem nagy szám az itt szétvert erőkhöz viszonyítva, de az állandó és gyors üldözés nem is teszi lehetővé a foglyok és a hadizsákmány számbavételét, hiszen az nagy, 160.000 négyzetkilométernyi területen van széjjelszórva.

Összegezve a szovjet arcvonalon végbement helyzetváltozás következményeit, a déli szárny megsemmisítésével a Szovjetet lényegileg a Kaukázustól elvágták. Ott tehát már egy olyan sereg fog harcolni, amelyik a középkeleti angol érdekekért harcol és nem Oroszországért. A Moszkvától délre és keletre fekvő, még sűrűn lakott iparvidék ellen a német támadás lehetősége viszont Voronezsre támaszkodva lehetségessé vált. Az orosz katonai és utánpótlási helyzet ellenségeink szerint is igen veszélyesen alakul, tehát elő kell jönni a demokrata szövetségeseknek biztos és távoli rejtekhelyeikről és küzdeni kell a bolsevista Oroszországért Ez a küzdelem ennek a nyárnak, vagy inkább ősznek nagy kérdőjele.

A második frontot, amit sokáig nem volt szabad a falrafesteni, meg kell vizsgálni *a légierő szempontjából*, mert ma már nem vitás, a második front eredményes létesítésének alapfeltétele a légiuralom. Csak légifölény az kevés egy ilyen kényes, katonailag és külpolitikailag erős visszahatással járó vállalkozásnál. A második front, helyesebben *nyugati arcvonal* elképzelhető végig Európa, sőt Afrika nyugati peremén Norvégiától Dakar-ig. Ellenségeinknek a kontinens elleni *nyugati* támadásra felvonulási lehetősége van Izland szigetén, Nagybritanniában és Írországban, a Kanári- és verdefoki szigeteknél. A légierő szempontjából legkedvezőbb a helyzet Angliában és pedig annak délies középkeleti vidékén, tehát csak Franciaország, Belgium, Hollandia és a nyugati német tengerparttal szemben.

Ahol az »angol anyahajóról« a legnagyobb tömegben lehetne a betörési vagy partraszállási helyre az angolszászok repülőgépeit bevetni, *oda a német légierő is a legkedvezőbb körülmények között összpontosítható.* Mert az az egy bizonyos, hogy Angliában sohasem fognak tudni annyi repülőalapot létesíteni, mint a kontinens nyugati sávjában, Dániától a spanyol határig. Számbeli fölényben lehetnek az angolok és amerikaiak, ha a német légierőnek mintegy kétharmada másutt harcol a döntésért, de a jobb vezetés, tökéletesebb gépek és kiképzés, végül a harci szellem olyan sokat pótol számban, hogy annak ellensúlyozására talán elég, de leküzdésére gyenge a demokraták légiereje. Nem szabad végül figyelmen kívül hagyni, hogy a mintaszerű német repülőtér és földi kiszolgáló szervezet, az alakulatok százainak teszi lehetővé az áttelepüléseket, összevonásokat, egész Nyugat-Európában. A német földi és légi elhárítás tökéletesen felkészült, hogy ott fogadja az angolszászokat, ahol jönnek.

*

A nyugati légiarcvonalon és az Atlanti-óceánon változatlanul élénk a légi és búvárhajótevékenység. Egyedül a német haditengerészet 3.9 millió tonna bruttó hajóteret süllyesztett el az óceánon és ebből majdnem hárommilliót Amerika partjai előtt, fél év leforgása alatt. A német-angol légiháborúban mint segítő szövetséges megjelent a Szovjet is, amely kisebb erőkkel légitámadásokat intézett Königsberg és vidéke ellen, miután az angolok egyszerűen Svédországon átrepülve, jelentek meg a Keleti-tenger egyes városai felett. Az angol támadások négymotoros »Halifax«, »Liberator« bombázókkal Hamburg és Bréma környéke és a Ruhrvidék ellen irányultak. Csak a bevetett gépek 30—50%-os feláldozása árán sikerült a német légvédelemmel szemben eredményt elérni, tehát olyan veszteséggel, ami az öngyilkossággal határos. Az amerikai propaganda hiába hirdeti, hogy szinte veszteség nélkül jönnek át Kanadából Írországba az amerikai arzenálban elkészült bombázók nap-nap után. Az átszállítás és bevetés alatt szenvedett nagy veszteségek teszik lehetetlenné a megállásnélküli, állandó erős támadásokat, amit Köln után minden napra be-

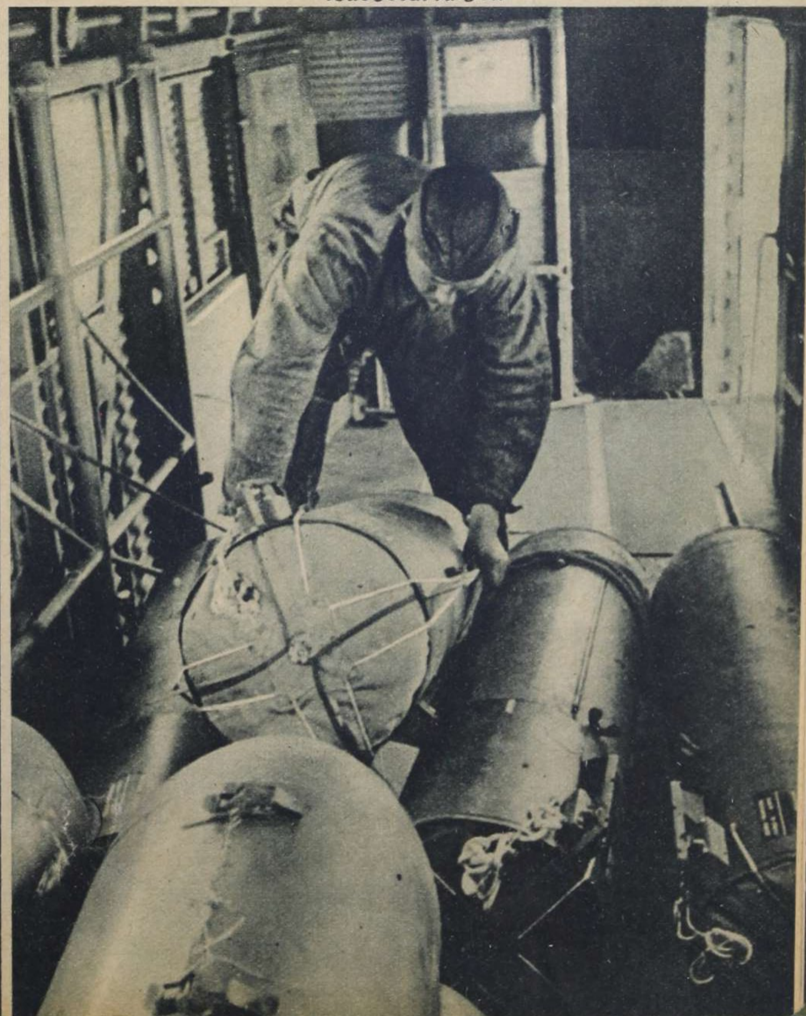
Megjött útjáról a torpedóvetőgép


A hazaérkezés első pillanata: jelentés

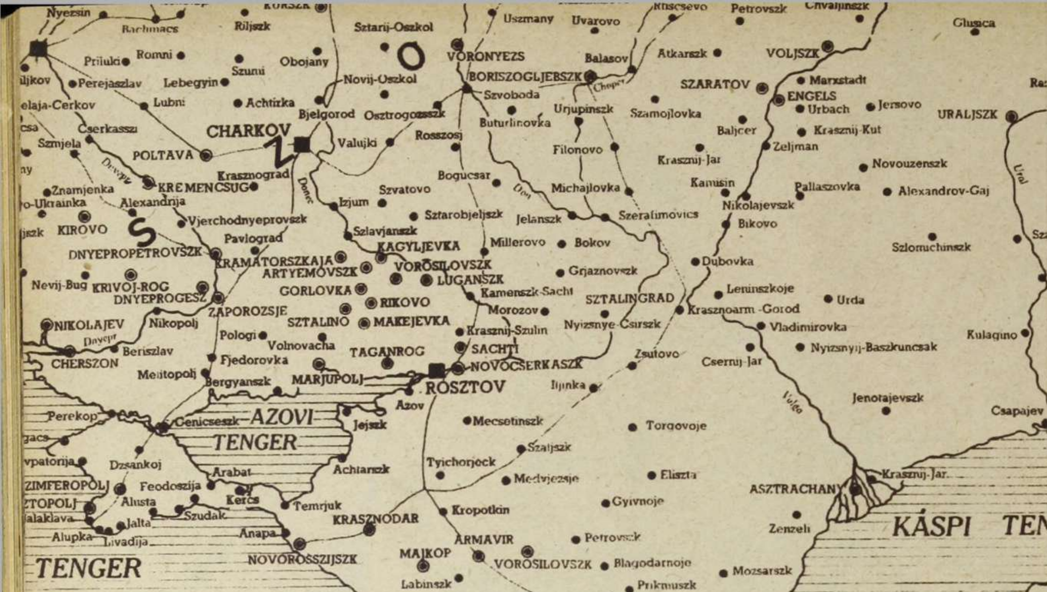

Mannerheim tábornagy látogatása Göring tábornagynál



Marseille főhadnagy, a kiváló afrikai vadászrepülő szabadságon, édesanyjával



A szállítógép belsejében felhalmozva állnak a ledobótartályok



igértek. A német légierő is erős kötelékekkel támadja Kelet- és Közép-Angliát és *Birminghamra* legutóbb már 200 bombázó és romboló intézett oly súlyos légitámadást, hogy az angolok egyszerre kezdtek emlékezni az 1940. évi őszi »coventryzálásokra«. A tengerparton is gyakoriak a légiharcok, sőt a partvidéken mindkét légierő vadászai és rombolói le-lecsapnak földi célokra is. Az angol gépveszteség igen tekintélyes, a legutóbbi 10 nap bombatámadásainál csak nagybombázókból 138 pusztult el, a vadászokból pedig 68.

A nyugati mozgolódás, a második frontot követelő londoni tüntetések eddig annyit mindenesetre eredményeztek, hogy a német nyugati arcvonal parancsnoka mindenütt gyakorlatokat tartatott, a parti védőműveket különleges csapatokkal megszállatta és különleges intézkedéseket léptetett életbe a partvidék lakosságával szemben is.

A nagy hajóveszteségek, a túlhaladott 21 millió tonna elsüllyedt hajótér miatt tartott titkos parlamenti ülések mutatnak rá annak a másik harcnak sorsdöntő jelentőségére, amit a búvárhajók és repülők viselnek az angolszász-szovjet hajózás ellen az egész világon. A hajószállítások problémája *Japánnak* is kemény dió volt, de a hatezer kilométeres tengeri távolságokon elért döntő katonai sikerek igazolták, hogy meg tudta oldani. A *tengelyhatalmaknak* is nagy feladat a *keleten* már ezer kilométerre távolodott seregtestek szállítási követelményeit kielégíteni, de megszervezték úgy, hogy minden ellenséges behatás dacára óraműpontossággal működik. *Rommel* és *Bastico* csapatai éppen az utánszállítás tűzzel-vassal biztosított eredményességének köszönhették, hogy az ő erejükhöz képest kolosszusnak látszó középkeleti angol hadseregcsoport legválogatottabb nyolcadik hadseregét megverték, úgy, hogy két hétig alig volt hadianyaga. Mi most a belső arcvonal szállítási előnyeit élvezzük, ellenfeleink nem egyenesen, hanem nagy kerülőkkel és *egyre nagyobb köríven* viszik a nélkülözhetetlen hadianyagot saját maguk által létesített hadszínterekre. Anyag egyre több kell, a hajók fogynak és lassabban fordulnak kikötőtől-kikötőig. Az eredmény Angliában, mint mindenből, vas és szén kivételével, behozatalra szoruló országban, már mutatkozik. A búvárhajóharc, ami 1917/18-ban is majdnem eredménynyel járt, most nehezebb körülmények között, de tökéletesebb harceljárással további nagy sikereket rejt magában.

*

Észak-Afrikában állóharc folyik, komoly tengelysikerekkel és újabb déli támaszpontok, Dzsarabub és Siva oázisok elfoglalásával. A jelenlegi holdállás és a meleg miatt Rommel gyakran támad és ellentámad a világos éjszakában. Auchinleck legfrissebb erősítéseinek feláldozásával hiába rohamozott, ismét 5000 foglyot, 180 harckocsit és száznál több repülőgépet vesztett. El Alameint nemcsak elfoglalni, hanem megtartani is sikerült. Az ott bevetett új amerikai bombázók és vadászok sem tudtak lényegesen változtatni, a légihelyzeten pedig, angol hírek szerint, újból »erősebbek« a tengely repülőalakulatainál. Hajókaravánok ellen néhányszor már támadtak, de olyan zavartalanul folyik az északafrikai német és olasz seregek lőszer- és anyagutánpótlása, hogy nem érhettek eddig el komoly sikereket.

*

Az amerikai repülőknél tartva, meg kell emlékezni, hogy az ellenséges sajtó nagy méltatások között ír azokról a repülőtábornokokról, akik az Angliába és Közel-Keletre irányított amerikai repülőerők magasabb parancsnokai lettek Roosevelt kegyeiből. Eisenhower altábornagy és Spaatz vezérőrnagy, mindkettő az európai USA-légierők parancsnoka lett, egy másik tábornok pedig a bombázóalakulatok parancsnokaként szerepel. Első hadijelentésüket is kiadták az amerikaiak, akik 12 bombázójukkal nappali támadást intéztek egy hollandiai cél ellen. A német légvédelem és a vadászok négy Boston-típusú bombázót lelőttek, hármat az USA-jelentés is beismert. Hamburg felett, már több veszett el.

*

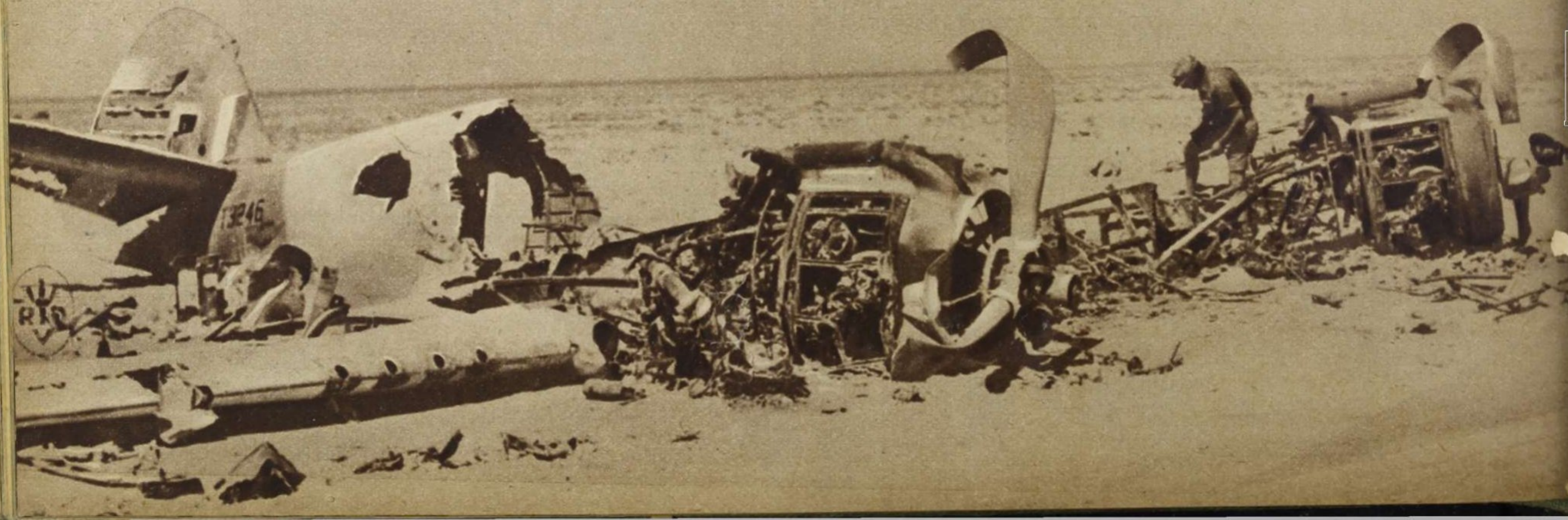
A távolkeleti hadszíntéren is főleg *légiháború folyik*. Japán bombázók Ausztrália és Uj-Guinea ellen intéznek légitámadásokat (Port Darwin, Port Moresby stb.), az amerikaiak pedig a Salamon-szigeteknél próbálkoztak. A kínai hadszíntéren sem voltak jelentősebb események, japán bombázók támadták Csungkingot többször és egyéb fontos helyeket Közép-Kínában. Jelentős, 60.000 tonnát kitevő hajóelsüllyesztésről is beszámolt a japán hadijelentés. Az USA-hírek váltig hozzák, hogy Távol-Keleten valahogy a kezdeményezést kellene az Egyesült Államoknak kézbevenni. Hawai, a Panama-csatorna vidéke már nagy gyakorlatok színhelye is volt, de amíg több repülőgépszállítóhajója nem lesz az USA-nak, távolkeleti kezdeményezés bajosan képzelhető el a legkisebb siker reményében.

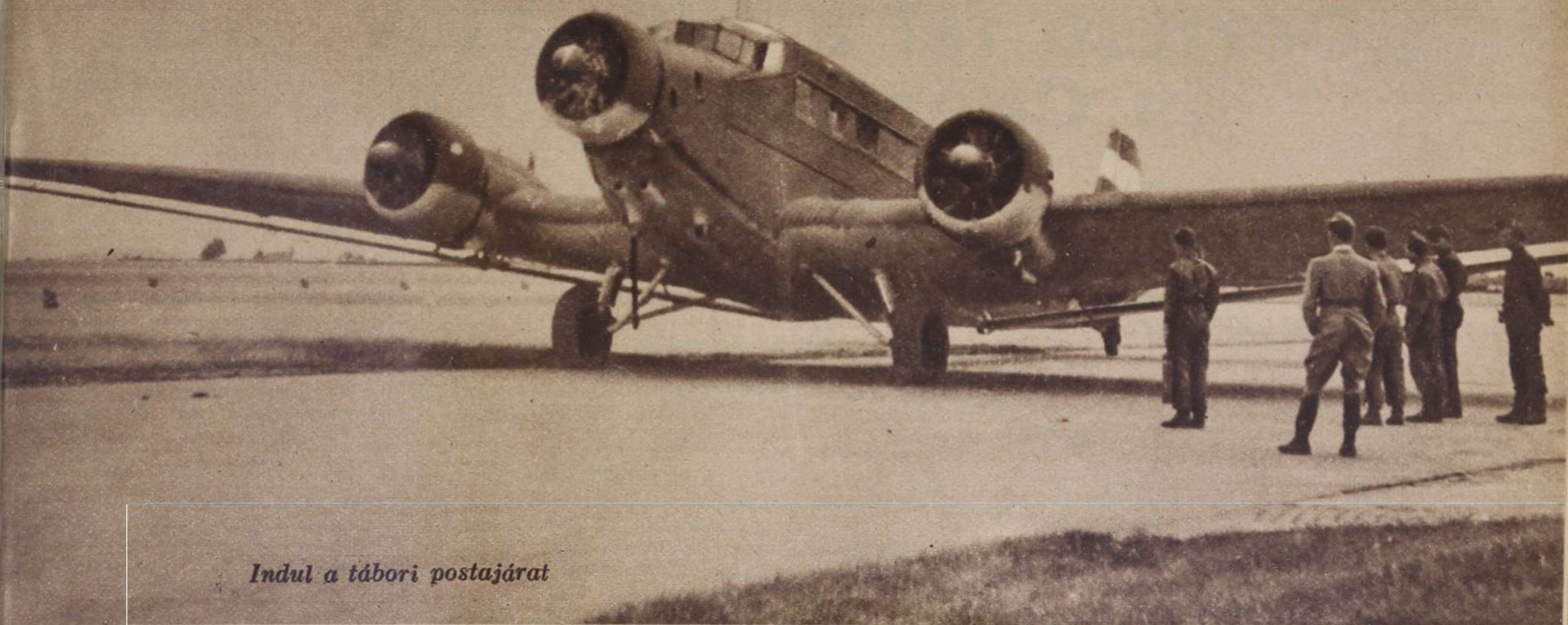
*

A német légierő négy fiatal kiváló pilótája újra elérte a századik légigyőzelmet. A légiharc és a légitámadás egyre nagyobb méreteket ölt. Egyre több gép kap fontos részein páncélozást és a vontatható motornélküli szállítógépeket, amelyeket a németek tavaly Krétánál próbáltak ki, már az angolok és amerikaiak is kezdik lemásolni. Moscatelli olasz alezredes az arcvonalak felett repült át Rómából Tokióba és jött onnan szerencsésen vissza. Az óceán felett pedig már többszáz kis katonai gép röpült át Afrika és Európa felé. A fejlődés óriási és ami a legbiztatóbb, a tengely pilótái és gépei haladnak változatlanul az élen.

Bt.

Olasz légvédelmi tüzérség által lelőtt Bristol Beaufighter romboló





Indul a tábori postajárat

FUTÁRGÉP HORDJA-VISZI BUDAPEST—KIEW KÖZÖTT A TÁBORI POSTÁT

Reggel nyolc óra: postaautó kanyarodik Budaörsön a nagyhangár betonútjára. Traktor vontatta ki az elébb a budapest—kiewi tábori repülőpostajárat Ju. 52-esét és postások, katonák megkezdik a berakodást. Levelek tízezrei, csomagok százai jutnak a gépbe. hogy mennél hamarabb kiérkezzék a nagyon várt tábori posta s jöjjön haza a válasz az itthoniaknak.

Budapest—Kiew egy ugrás az 52-esnek, nagyszerűen berepülné leszállás nélkül. Kolomeában parancs szerint leszáll és üzemanyagot vesz fel.

— Ez a köteles óvatosság. Háború van, megtörténhet, hogy a gép nem érhet el Kiewig, akkor pedig visszafelé is kell benne üzemanyag.

Amíg rakodnak, a soros pilóta elmondja legutóbbi útjának történetét.

— Az út nehezebb része Kolomeától Kiewig következik. Néha megtörténik, hogy a bolsik becsellengenek, vagy szórványos légitámadás éri az előttünk lévő repülőteret. A tábori posta értékes teher, arra kétszeresen vigyázni kell, mert ezer és ezer bajtársunk várja odakint a hazulról küldött csomagokat, üzeneteket.

— Kolomeától »ragasztjuk« a gépet, egészen földközelben repülünk az értékes teherrel, *nincs az a bolsi pilóta, aki észrevenné a föld színével teljesen összeolvadó Tantit felülről.* A becsellengő vörösök nagy magasságokban repülnek, nem mernek lejjebb jönni. Az út voltaképpen nem veszélyes, az óvatosság a rakománynak szól.

— Kiewben már várnak bennünket a tábori postát intéző tisztek, a tábori posta személyzete, egy-kettőre szétosztják az alakulatok postáit. A repülők postáját természetesen *futárgép viszi tovább, hogy mennél hamarabb megérkezzék.*

A budapest—kiewi tábori repülőpostajárat már »kisvonallá« lett, anynyira előrehaladtak harcoló csapataink. Már ki van szemelve a megfelelő repülőtér sokkal előbbre, úgy hogy ezentúl már Kiewen túl is jár a magyar repülőpostajárat.

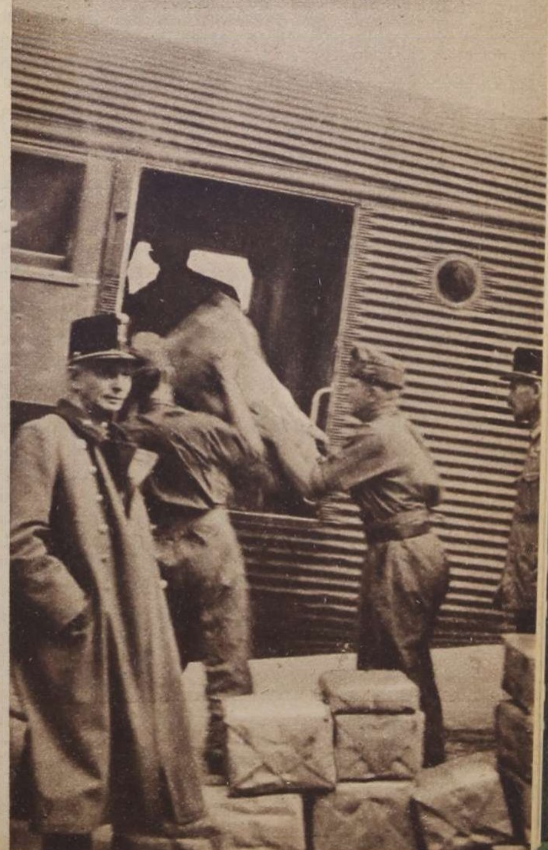
Egymásután rakják be a postazsákokat, kézről-kézre adják a berakandó csomagokat. Egyszerű, csomagolópapírral befödött, erős spárgával átkötött tábori postacsomag következik sorra, a fehér borítópapiron energikus, meleg női írás a címzés:

Főméltóságú
vitéz nagybányai Horthy István
főhadnagy úrnak,
....

Feladó:
vitéz nagybányai Horthy Istvánné
Budapest.
Királyi vár.

1300 kilogramm tábori postát visz magával a Ju. 52-es, a Kormányzóhelyettes Úr tábori postacsomagját ugyanolyan féltő gonddal helyezik a többi közé, mint mindegyik csomagot, minden csomagban egy-két falat hazai, süteményfélék, egy kis konyak, cigaretta van.

A rakodás kész, pontosan kilenc órakor feldördülnek a Ju. 52-es motorjai. A következő géppel repülő, tegnap hazaérkezett bajtársak vidám integetéssel kívánnak jó leszállást a tábori postagép pilótájának. A Tanti pedig nekirugaszkodik a levegőégnek s eltűnik a Kárpátok irányába. Reggel kilenckor startolt, Kolomeába ér 2 óra 20 perc alatt, pihentet, azután újabb start és délután fél három órakor menetrendszerűen megérkezik a kiewi repülőtérre, ahol már várják a tábori posta emberei.



Berakják a tábori postát

„Derítse fel a Nikolajev és Cherson közötti utat!"

Hat éve nem láttuk egymást. *Antal* barátom repülőnek ment, jómagam ujságírónak csaptam fel. Mindketten elkerültünk a tiszamenti nagy alföldi városból s azóta azt sem tudtuk egymásról, élünk-e, vagy egyikünk netán már át is vándorolt az árnyvilágba.

A szegedi színház húsvétvasárnap esti előadásán hozott bennünket a sors újra össze. Szemem egy koronás sassal díszített repülőőrmesteri zubbonyon akadt meg. A repülőgépvezető büszke jelvényén kívül frisskeletű bronz vitézségi érem és tűzvörös szalagon a német vaskereszt ékesítette a repülőegyenruhát.

A hat év távlatából sem elfelejtett arcvonások elárulták, hogy *A. A.* régi barátomról van szó, aki mint repülőgépvezető már nem egyizben repült az ellenség fölé. Mondanom sem kell, nagyon megörültünk egymásnak és az operettelőadás egyik szünetében cigarettaszó mellett elbeszélgettünk a régi jó időkről, ifjúságunk sok szép közös emlékéről. Repülőkről lévén szó, a beszéd lassanként a bolsevikik elleni légiháborúra terelődik. Megkérem *Tónit,* mesélje el az általa legérdekesebbnek tartott frontélményét.

Beszélni kezd. A repülőőrmester egyszerűen, közvetlen szavakkal mondja el élményeit, semmi hivalkodás sincsen a hangjában, szinte hétköznapivá zsugorítja össze a rendkívül érdekes eseményeket.

Amit nagyapakorában sem felejt majd el

— Életemben — mondja — minden különösebb esemény 13-án vagy pénteken történt. A mult év egyik hónapjának 13-án, mint az egyik közelfelderítő századunk repülőgépvezetője indultam a Szovjet elleni háborúba. Első bevetésemre az indulás napjától számított 13-ik napon, egy péntek reggelen került sor. Augusztus 15-én virradt rám az a nap, amelyet azt hiszem nagyapakoromban sem fogok egykönnyen elfelejteni.

Bombatámadásra indulnak a »Sólymok«

— Repülőterünk abban az időben *»valahol Délnyugatoroszországban«* a *Bug* mentén terült el. A hadirepülőtér szokott életét élte, amikor az emlékezetes nap korareggelén századparancsnokom parancsot kapott, hogy a század 2—3 rajjal bombázást, majd ezt követően alacsonytámadást intézzen a *Nikolajevtől* északkeletre körülbelül 20 kilométerre nadásban lévő különböző összetételű szovjet csapatok ellen, különös tekintettel az ágyús ütegekre. Hajnali fél négyet mutatott karóránk foszformutatója, amikor századparancsnokom a vett parancs értelmében eligazítást tartott. Fél öt órakor a század egyik gépe nekivágott a hajnali égnek azzal a paranccsal, hogy a támadásra megjelölt területet derítse fel. A kiküldött gép egy óra mulva visszaérkezett. Alighogy felderítőgépünk megjelent, a készenlétben álló 9 gép motorját megindították és a repülőtér hajnali csendjét kilenc motor érces hangja törte meg. Derék *Sólymaink* teljes bombaterheléssel álltak indulásra készen.

Bombavetés, alacsonytámadás

— Rövid eligazítás után felszállási irányba álltunk, be a gázt! És rajoszlopokban elindultunk a támadási parancs végrehajtására. Megfigyelő tisztem *G. K.* főhadnagy volt, a második raj bal kísérőjeként repültünk. Könnyen célhoz találtunk, mert a megadott céltól már 6—8 kilométernyire a töltényeit a világért sem sajnálva, megkezdte tüzelését az ellenséges légvédelem. Ekkor 1500 méteres magasságban repültünk. Siklással 400 méterre ereszkedtünk le. Megfigyelőink a cél fölött sorozatban kioldották bombáikat. Az ajándékul hozott bombák megfelelő kézbesítése után oszlop egyesével alacsonytámadásra fejlődtünk fel. Alacsonyra szállva, betyárosan végiggéppuskáztuk a szovjet alakulatokat. Amint megfigyeltük, tűzhatásunk borzalmas volt.

Szétlövik a benzintartályt, de baj azért nincs

— Az előttem száguldó gép egy szakadatlanul tüzelő légvédelmi ágyút vett célba. A támadásban lévő gép megingott, mert úgy látszik súlyos találat érte. Négy nap mulva megtudtuk, hogy a szovjet lövedékek kilyukasztották a gép olaj- és benzintartályát, a futómű gumiabroncsait is cafatokká lőtték. A gép pilótája 7—8 percnyi repülés, azaz jobban mondva küzködés után kényszerleszállt egy a szövetséges csapatok által éppen aznap elfoglalt területen. A gép megfigyelőjének és vezetőjének kisebbnagyobb zuzódásokon kívül más baja nem történt. Egy gépkocsin négy nap mulva kerültek vissza hadirepülőterünkre.

Felderítés Nikolajev és Cherson között

— A reggeli csetepaté után megfigyelőtisztemmel együtt készültségben maradva vártuk a további parancsot. Az újabb bevetési parancs nem is váratott sokáig magára. Délután három órakor kaptuk: Derítsem fel a *Nikolajev* és *Cherson* közötti utat, különös tekintettel a *Nikolejevből* kivonuló és *Cherson* kikötőjében behajózni igyekvő ellenséges erőkre. Rövid megbeszélés után elindultunk. Lerepültünk az alattunk hömpölygő *Dnyeper* mentén elterülő *Chersonig.* Megfigyelő tisztem úgy látszik elvégezte felderítési feladatát, parancsára visszafordultunk és hazafelé vettük az irányt. Úgy 1700 méteren repültünk, balról lassan lemaradozott a Feketetenger partvidéke. Öt-hat perce repülhettünk, amikor különösen kezdtem magam érezni. Hatodik érzékem azt súgta: Nézz egy kicsit jobban körül. Mégjobban kezdtem figyelni a légteret. Egyszer csak gépemtől jobbra, úgy 500 méterrel és 200 méterrel feljebb két »Rata« tűnt fel.

Jönnek a Raták...

Ismerve a Rata-vadászok tűzerejét és nem utolsó sorban sebességét, velük szembeni kedvezőtlen légtéri helyzetemről nem is szólva, zuhanásba vittem gépemet. A Raták csak nem akartak leszakadni. A világért sem tévesztettek volna szem elől. Közben a vöröscsillagos gépek felváltva lőttek. Minthogy sebességük nagyobb volt, mint az enyém, a támadást meg-megismételve hátulról 300—200, majd 100 méternyire megközelítették gépemet. Közben szüntelenül tüzeltek, majd kifordulva újra támadtak. Megfigyelőm közben szünet nélkül lőtte a támadó bolsevikieket. Egyszer csak elhallgat hátsó tűzfegyverünk. Hátranézek. Meghökkenve látom, hogy megfigyelőtisztem arcát elönti a vér. Kilőtték a megfigyelőmet! — ez a gondolat járt a fejemben.

Hét percig a Raták tüzében

Főhadnagyom azonban hála Istennek csak könnyebben sérült meg. Mivel sérülése következtében lőni nem tudott, olymódon segített a túlerőben lévő vadászok támadása következtében előállott szorult helyzetünkön, hogy az első ülésbe előrenyulva megfogta két bekötő hevederemet és azok segítségével irányította, hogy a meg-megújuló támadásokban kitérjünk a Raták tüzéből. Hét-nyolc percig tartott ez a szakadatlan tűzben való repülés, amelyben hol zuhantunk, hol jobbra, hol pedig balra tértünk ki. Már 60—80 méternyire leszorultunk a föld fölé, amikor a két bolsevista gép visszafordult. Elmentek. Megmenekültünk.

A felderítőjelentés mégis haza kerül

Az öröm egy kicsit ugyan még túlkorai volt, mert a vadászok által földközelbe leszorított gépünk a visszavonuló ellenséges csapatoktól pokoli géppuska- és puskatüzet kapott. Belehúztam a magassági kormányba és 50 percnyi repülés után megérkeztünk támaszpontunkra. Bevetésünk teljes sikerrel járt, mert a Fekete-tenger partvidékéről szerzett értékes felderítőjelentésünk Raták légvédelmi ágyútűz, géppuska- és puskatűz ellenére is eljutott rendeltetési helyére. Gépemben csak egy találat volt Dícséretet kaptunk.

Mit ér a puszta gép, ha nincs szíve a pilótának

A repülőőrmester utolsó szavaiba belevág az előadás szünetének végét jelző éles csengőberregés. Cigarettáinkat eldobva, indulunk lefelé, hogy elfoglaljuk helyeinket. Antal barátom lemenet közben halkan még ideszól:

— Mondom neked, Pista, *semmit sem ér a jó gép és a legjobb tűzfegyver, ha nincs szíve a pilótának.*

Leülünk helyeinkre. A karmester pálcája felemelkedik. Kezdődik a harmadik felvonás...

László István

BAJTÁRSAK...

Hogyan mentették meg a tüzérek egy repülőgép személyzetét?

A magyar katona egyik legszebb erénye a bajtársiasság. Így volt ez a multban és így van most is, amikor élet-halál harcunkat vívjuk a kultúra és a szellem legnagyobb ellenségével, a szovjettel. *Az egyes fegyvernemek között mindig meg van a kölcsönös együttműködés.* Ha a gyalogság támadása akad el, segítik a tűzérek, ha a tűzérség ereje is gyengének bizonyulna, jönnek a bombázók, és mindegyik csapatnak segítenek a felderítőrepülők, amikor értékes adatokkal térnek vissza az ellenség felől...

De nemcsak az egyes fegyvernemek között van meg a bajtársiasság, megtaláljuk ezt az igazi magyar katonaszellemet akkor is, ha *egyénekről* van szó. Itt mindenki bajtárs és mindenki testvér, és mindenki önfeláldozó, ha arról van szó, hogy bajba jutott magyar katona-testvérén segíthet.

Ennek a bajtársi szellemnek egyik legragyogóbb példája az alábbi történet, amelyet magától, a történet szenvedő hősétől hallottam, éppen akkor, ahogy halálos életveszedelemből megszabadult.

Minden szónál szebben beszél a tett, mindjárt rá is térek hát elmondására.

Az egyik szállító-repülő századunk lőszerszállításra kapott parancsot. Bizony néha olyan irammal törtek előre páncélosaink, hogy az utánpótlást csak így, repülőgéppel lehetett biztosítani.

Három gép kapott parancsot az indulásra. Az eligazítás szerint *Schtschigry* városáig egy vasútvonal felett kellett repülniök, onnan a *Tim* folyó volt az irány, majd délre fordulva leszállani a hadirepülőtéren, a lőszerszállítmánnyal. Mivel vadászkísérettel számolni lehetett, a századparancsnok úgy intézkedett, hogy a gépek félóránként induljanak. Az eligazításon még azt a légteret is megadták, ahol a vadászainknak csatlakozniok kellett.

Minden emberi elővigyázatosság megtörtént tehát, hogy a gépek minden baj és nehézség nélkül érjenek el céljaikhoz.

De a véletlen sokszor nagyobb úr az emberi tudásnál...

Az egyik szállítógép vezetője, nemsokkal az elindulás után, észrevette, hogy nem jó az iránytűje. A folyadékos iránytű adatai szerint repült tovább, beleszámítva természetesen a helyesbítést is. De elszámította magát, kissé délebbre tért ki, mint szabad lett volna. Felfedezte ugyanis az egyik útat alatta, amit a feladat értelmében nem kellett volna érintenie. Ugy számított hát, hogy követnek fordul és a következő hadiúton vág neki a repülőtérnek.

Alig repültek azonban száz métert, mikor egyszerre erős lökés érte a gépet.

A vezető, egyébként egyik legügyesebb repülőhadnagyunk, — hátrafordult és látta amint láng csap fel a gép belsejében. A szovjet légvédelem »fogta be« a gépet és lőtte, ahogy csak bírta. A hadnagy azonnal intézkedett és parancsot adott a szerelőnek, hogy a gépben felhalmozott lőszert dobja ki, mert félő volt, hogy a lőszer a tűz következtében felrobban. A következő pillanatban *újra lövés érte a gépet.* A bal motort rombolta szét a lövedék és a középső motor is megsérült. A gép elől is kigyulladt. Nem maradt más hátra. *kényszerleszállást végrehajtani...*

Igen, de felmerült a nagy kérdés, hol vannak, saját területükön, vagy az ellenségén?

Alig értek földet, a féltő kérdés valóság lett.

Egy század szovjet gyalogság rohant feléjük és már lőtte is őket.

A hadnagy tűzbedobta a nála lévő írásokat, igazolványokat és térképet. Aztán rohanni kezdtek a mintegy másfélkilométerre fekvő búzatábla felé.

Magukban mind a hárman, a vezető, a szerelő és a rádiós is jól tudták, milyen válságos pillanatokat élnek át és talán másodpercek választják el őket a biztos haláltól. Tudták, hogy csak *csoda* mentheti meg őket...

És ekkor, valóban csodálatos dolog történt.

A szemközti dombról, amely már a miénk volt, egyszerre heves tűzérségi tűz zúdult a szovjet gyalogságra. A dombon ugyanis már *magyar tűzérek* állottak és parancsnokuk, egy százados látta, amint a magyar gép kényszerleszállást hajt végre az ellenséges területre. Látta azt is, hogy a három magyar repülő felé rohannak a bolsik.

Azonnal parancsot adott a tüzelésre.

A bolsikat meglepte a váratlan golyózápor.

Fedezéket kerestek és egyelőre lemondtak a három repülő üldözéséről. Azok persze ezalatt tovább rohantak és szerencsésen el is érték a búzatáblát.

Hosszú ideig hangzott a tűz, a tüzérség lépésről-lépésre szorította vissza a megtorpant kommunistákat.

Aztán csend lett.

A bolsikat teljesen szétszórta és megsemmisítette a magyar tüzérség.

A három repülő pedig tanácsot tartott, hogyan szabadulhatna ki veszedelmes helyzetéből? Mert még azt sem tudták, hogy melyik irányban mehetnek a magyar csapatok felé, hiszen a szemközti domb között hosszú és széles völgy terült el, megszállva ellenséges erőkkel.

Megint szerencséjük akadt, tíz-tizenöt perc múlva sűrű cseppekben megeredt az eső. A látási viszonyok annyira megromlottak, hogy a hadnagy elhatározta, megkísérli *az áttörést az ellenséges vonalon* túlra, a magyar erőkhöz.

És megindultak.

Kúszva, csúszva, lassan jutottak egyre előbbre, szovjet futóárkokon, lövészgödrökön és hevenyészett állásokon áthaladva, végre egy őrszemet pillantottak meg.

Elérték a magyar állásokat.

Éppen azokhoz a tüzérekhez jutottak el, akik megmentették az életüket. Rapaich szds. ütegéhez. Azok gondoskodtak aztán igazi testvériességgel ellátásukról, szállásukról, amíg másnap hazaindulhattak repülőterükre.

Három nap múlott el, hogy elindultak a bevetésre, úgyhogy odahaza már szorongó érzéssel gondoltak arra társaik, hogy többé nem látják a három repülőt.

Elgondolhatjuk azt a kitörő örömet, amikor megtudták, hogy lám, az elveszettnek hitt bajtársak mégis hazajöttek.

Amit végeredményben a tüzéreknek köszönhettek...

És az igazi magyar bajtársiasságnak!

—s. —l.

Gách György a repülő művész nagy sikert aratott a Műcsarnok Tavaszi Tárlatán


Bánhidy Antal


Kvasz András

A magyar repülés egyik érdekes alakja *Gách* György légiforgalmi pilóta: mindössze 33 esztendős, de már 340.000 kilométert repült, pillanatnyilag Budapest—Kiev között hordja-viszi egy *Ju. 52-esen* — a szovjet arcvonalon küzdő honvédbajtársaink tábori postáját, kiváló szobrász: most gyors egymásutánban két értékes díjat nyert el legújabb szoborműveivel. Tehetséges festőművész, kiváló karikaturista. A repülés fáradhatatlan szerelmese és a pilótaság megihlette *Gáchot*, a szobrászművészt: elkészítette a magyar repülés eddig legkifejezőbb szobrát.

Rendkívül érdekes és színes életpályát futott be már eddig is ez a nyulánk, elevenmozgású, fiatal repülő. Csak úgy, dióhéjban összefoglalva mondom el róla, hogy fia *Gách* Istvánnak, a híres szobrásznak, és hogy voltaképpen maga sem tudta egész pontosan, hogy mihez is fog kezdeni érettségi után. Nekivágott Amerikának, de megrekedt Londonban, hónapokat töltött Angliában és egészen jól ment a dolga, a lapok szívesen vásárolták jó pénzért ötletes és egyénien újszerű rajzait. Egyszer csak itthon termett, hogy eleget tegyen katonai szolgálati kötelességének. Akkoriban az autó, a motor szerelmese volt, valahogy elkapta őt is a


Ha sokra viszem, ilyen lesz a szobrom

magyar repülés újjáfejlesztésének nagy láza: repülőkhöz vonult be. 1939 óta légiforgalmi pilóta, mostanában éri majd el a három és félszázezer kilométeres repülést. Ezidőszerint katona, tartalékos repülőhadnagy, a tábori postaszolgálat budapest—kievi járatának egyik pilótája.

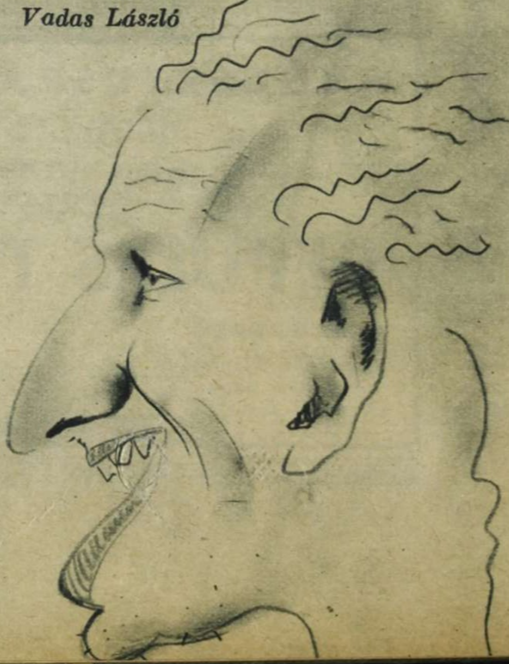
A *Műcsarnok* tavaszi tárlatán általános feltűnést keltett »*Ki az erősebb?*« című szobra: két férfialak küzd egymással, keményen kezet fognak, ki akarnák emelni egymást szétvetett lábuk, előrelendülő testük erős helyzetéből. Annyi erő és mozgás van a szoborban, hogy a néző szinte hallani véli a küzdő férfialakok lihegését.

Néhány nappal ezelőtt pedig, a Tavaszi Szalón *Szinnyei-szobrászati díját* nyerte el egy másik, rendkívül kifejező, felépítésében és megmintázásában monumentális alkotásával, az »*Emelő munkás*«-sal.

— Voltaképpen egy hármas szoborcsoportot akartam már régen megmintázni, a terhet fölemelő munkásokat, de már nem volt időm, csak az egyik alakot elkészíteni.

— Éppen akkor kaptam meg behívómat, amikor már nagyon esedékes volt a dolog. Nem állott már csak három nap rendelkezésemre, *három napig szin-*

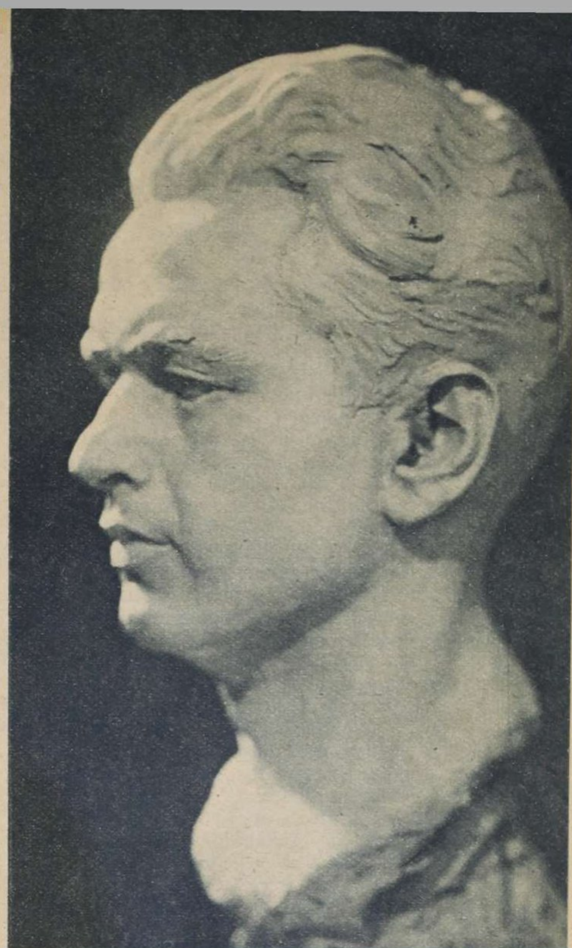
Héjjas Iván


Vadas László


gróf Zichy Nándor




Gách dicsérő elismerést kapott, »Repülő« című szoboralakját ingyen ajánlotta fel egy repülőtér hősi emlékéül



Martinovics Béla portréja



Gách egyik legérdekesebb legkifejezőbb szobra: a Sebesség

te ki sem mozdultam az epreskerti műteremből, annyira magával ragadott a téma és a munka és annyira hajszolt az idő, hogy villámmunkát kellett végeznem.

Régi művészi vágya *Gáchnak,* megmintázni a magyar repülő szobrát.

— Az első repülő szobrom *»A repülő«.* Az volt az elképzelésem, hogy megmintázom valamelyik katonai repülőterünk számára a hazatérő bajtársát figyelő repülő alakját, amint éppen szeme elé emeli balkezét, tekintete felfedezi a hazafelé tartó kis repülő pontot és jobbja a közeledő gép felé lendül mutatóba. Kimondhatatlanul örülnék, ha viszontlátnám ezt a szobrot *»a repülőtéren«.* Nem szűnök meg helyet keresni a számára és már a szobor mintázása közben elhatároztam, hogy még tiszteletdíjra sem tartok igényt, csakhogy a szobrot a megillető környezetbe, minél hamarabb odasegítsük. *Teljesen ingyen ajánlom fel ezt a kedves szobromat, pedig nagyon a szívemhez nőtt.*

— De még jobban szeretem a »Sebesség« című szobromat. Egyik legkedvesebb alkotásom.

A »Sebesség« megrázó erővel fejezi ki a repülés, a sebesség, a felfelé törés dinamikáját. Gách titkos reménye, hogy a most épülő ferihegyi nagy repülőváros forgalmi főépülete előtt ez a szobor köszönti majd a magyar repülés erejével a repülővárosba érkezőt. *Gách* három méteres szoboralakot képzel el, a nagyszerű szobor monumentalitása ekkora arányokban magávalragadóan érvényesülne.

— Képzeld el, mondja, milyen kimondhatatlan boldog érzés volna számomra olyan repülőtérről elindulni, amely előtt az én szobrom áll, és mit jelentene számomra mindig a megérkezés.

Félméter magas, kifejezőerőben lendületes, a repülés örök fiatalságát jelképező új szoborművét faragják most kőbe az Epreskertben. A kompozíció előrészén kontúrokban látszik a *Műegyetemi Sportrepülő Egyesület* sirálymadaras jelvénye. A műegyetemiek tragikus körülmények között elhúnyt tanárelnökük, *Bresztovszky* professzor emlékezetére készíttetik el *Gách* Györggyel a megalapítandó új vándordíjat. A mű tetején a műegyetemiek híres teljesítmény-vitorlázógépe lesz, a *M. 22.*

Nagyszerű portrékat mintáz a magyar repülő-szobrász, egyik legsikerültebb alkotása a hősi halált halt *Martinovits* Béla repülőfőhadnagy szoborportréja. *Martinovics* főhadnagy volt a magyar repülés egyik legnagyobb képzőművészeti reménysége, emlékét és művészi tehetségét megőrzik mókáskedvű tréfás repülőrajzai.

Gách művészetének egyik játékos megnyilvánulása az a karikatúra-sorozat, amelyet elöljáróiról, bajtársairól, a magyar repülés sok »öreg« és fiatal művelőjéről készített.

— Ezeket is ki kellene adni egyszer, — mondja — de, sajnos, nem igen jutok hozzá.

Önmagáról alig talál fényképet. Végre meglel egyet: Tréfából felállt a marosvásárhelyi repülőtér forgalmi épületének egyik kéményére és lekapták. Malert-egyenruhás alakján a képen úgy fénylik a bőr pilótakabát, hogy a fölvétel *bronzszobornak* hat, úgy fest, mintha *Gách önmaga szobrát állná.*

— Látod, le se tagadhatom, hogy — *szobrász vagyok...*

Raczkó Lajos

PARTIZÁN SZÍNFOLTOK

A magyar bombázó repülőtábor egy kis szovjet falu tövében fekszik — a falut nevezhetjük Nikolajevszknek vagy akár Alexandrovszknak — mindegy. Amíg Szomoru Nagy István c. tizedes és bajtársai eregetik a Levente füstjét a szovjet ég felé, addig úgyis más nevet visel itt minden falu, erdő, liget. A mi falunk Putrikovo nevet kapta. Ez a fedőnév tökéletesen illik arra a nyomoruságos pár viskóra, melyet errefelé falunak tartanak. Minden ház egy-egy putri, amelyből a hagyma illat a borscs savanyú szaga és a kommunizmus áporodott levegője árad.

Ha egy-egy eltévedt bolsi bomba 2 méteres lyukat fúr a földbe, fekete televény szakad ki nyomában, bőség, áldás, gazdagság, jólét virulhatna itt az eszményi egyenlőség honában, ahol az egyenlőség, szabadság eszményeit a nyomor tankönyvével tanították. Mindenki egyformán nyomorog, mindenkinek szabad éhenhalni — ez a szovjet egyenlőség, ez a kommunista szabadság!

Feodor Ivánovics Kascsenkó, Putrikovó sztarosztája mindezt nem tudta, csak érezte.

Őszbe csavarodott szakállán huszonöt év óta csak a borscs — az orosz savanyú leves — csöppjei csorogtak.

— Szvinyi zábráli — elvitték a disznómat — kiáltotta és szárazcsontú öklét rázza kelet felé. Egyetlen kincsétől fosztották meg az öreget és itthagyták neki, mint a többi millióknak, a nyomort a visszavonuló bolsevikik.

— Voronezs kaput — Voronezs kész — mondjuk az öregnek, akinek a feje szőrmókust utánoz.

— Bozsemoj — feleli és keresztet vet — akkor már lehet földet osztani! És ránk néz sátoros szemöldökei alól.

— Lesz földosztás, lesz rövidesen — biztatjuk. — No, viszonytlátásra doszvidánya!

— Doszvidánya — mormolja és fakanalát, ki tudja hányadszor, a borscs levébe meríti.

A bombázó repülők körjárata tovább kocog Putrikovon keresztül be az erdőbe a túlsó oldalon vonuló országút felé. A vándorló bolsik talyigái alatt tegnap reggel robbant egy akna, négyen, akik a talyiga mellett baktattak, már az égben várják a népbiztosok és Sztalin mielőbbi megérkezését. Nagy-nagy felelősségrevonás lesz odafent a tovarisok között. Egy akna felrobbant, 18 darabot az utászaink szedtek fel — partizán munka!

Az országút túlsó oldalán 10.000 holdas erdő sötétlik. Éjjel, ha egy-egy szovjet bombázó repölőgép motorja hallatszik, rakéta repül ki a fák közül — útat mutat a pilótának a rakéta párja, hol egy szélmalomból, hol a folyó nádasából fehérlik — partizánok jelzik az irányt az országnyi messzeségből érkező gépeknek. Partizánok ellen partizán módszerek segítenek.

Orvlövészt furfanggal lehet csak legyőzni.

Az erdő már ritkul, zabtáblában ropog a rög a repülők csizmái alatt. Szomoru Nagy István c. tizedes a kulacsához nyul. — Húzzunk egyet, kimelegedtünk — mondja királyi többesszámban.

Vékony felhőpadok közül melegen tüzel a nap, Madarász János, a tolmács törőli a homlokát. — Meleg van — állapítja meg nagy bölcsen.

— Az — hagyjuk rá a szót. — Otthon már aratnak.

Szomoru Nagy István száján megáll a kulacs, tekintete a zabtábla melletti köles vetésen fut végig, majd hirtelen felkiált:

— Odanézzetek!

Egy rongyos ruhájú muzsik kapával motoszkál a köles vetés között — mi van ezen nézni való?

— Majd mindjárt meglátjátok — feleli. — Gyerünk!

— Zdraszvitye — köszön a férfi, ahogy odaérünk.

— Zdraszvitye! Mit csinálsz?

— Pachaty, pachaty, kapálok, kapálok — feleli a tolmács kérdésére vigyorogva a bolsi.

— Mit akarsz, Pista, ettől az embertől, látod — kapál!

Szomoru Nagy István feljebb tolja a sapkáját, ránt egyet a puskáján mielőtt megszólalna.

— Delelőre jár az idő, oszt még semmi nyoma a munkájának. Igaz-e fiúk, — fordul a többihez — mifenét csinált akkor eddig?

A bolsi vörösödik, majd elsápad, remeg a keze.

— Hol laksz, kinél — jön az újabb kérdés.

— Erre, erre — és bizonytalanul mutat az erdő irányában. Csupa rongy az ember, rőt szinű a ritka szakálla, kék szemét zavartan szegezi a földre. Csizmája lyukas, szakadt... Hohó, de ez gumival impregnált vászoncsizma — szovjet katonacsizma.

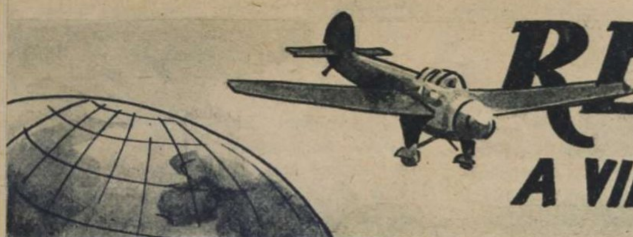
— Na gyerünk, fickó, majd otthon kiderül, hogy mit keresel errefelé.

Igy került kézre Lalov Timofely Petrovics hadmérnök-százados, a Bjelgorod—charkovi erődítmények volt építés vezetője, akit ejtőernyővel eresztettek a front mögé, ekrazittal, dinamittal, rakéta pisztolyokkal és más hadianyaggal bőségesen ellátva, hogy utakat aknásítson, hidakat, vasutakat robbantson, repülőgépeknek irányt jelezzen társaival együtt, akikkel már a környéket beszervezte. Társait a következő két nap alatt összeterelték a magyar fiúk.

Ismét rend van a környéken, csönd és sötétség borul éjjel a vidékre, békésen alszik a repülőtábor, hogy feladatait nyugodtan hajthassa végre.

Szomoru Nagy István és bajtársai, akiknél a bicska a zsebben egyből nyílik, továbbra is résen állnak, hogy Putrikovó környékén a partizánok ne verhessenek tanyát.

A magyar furfang legyőzi a bolsi ravaszságot!



REPÜLŐHIREK
A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

LÉGÜGYI POLITIKA, SZERVEZÉS.

In contumaciam halálra ítélte a clermont-ferrari haditörvényszék *Odic* francia repülőhadtesttábornokot hazaárulás miatt. *Odic* tábornok 1939 szeptembertől 1940 szeptemberig az I. repülőkörzet parancsnoka, majd *Picard* tábornok utódjaként a légierők vezérkari főnöke volt. Néhány héttel később az északafrikai légierők parancsnokságát vette át. Jelenleg állítólag az Egyesült Államokban tartózkodik és csatlakozott *De Gaulle* mozgalmához.

✶

Sir Patrick Playfair brit repülőtábornagy, aki régebben a franciaországi brit légierők, majd az indiai angol légierők parancsnoka volt, nyugalomba vonult.

✶

A földközitengeri brit légierők parancsnokát: Sir Hugh Lloyd repülőaltábornagyot leváltották. Utódja: *Rodney Park* altábornagy. Sir Hugh Lloydtól származik az a bejelentés, hogy »Málta, mint légi támaszpont elveszettnek tekinthető«.

✶

Viscount Swintont, aki 1935-től 1938-ig Nagybritannia légügyi minisztere volt, Nyugat-Afrika miniszterévé nevezték ki. Székhelye: Accra, az Aranypart fővárosa. Az új miniszternek az lesz a feladata, hogy összhangba hozza a hadiszállítások minisztériumának, az utánpótlás minisztériumának és a repülő iparügyi minisztériumnak azon intézkedéseit, amelyek a Nyugat-Afrikán át történő hadianyagszállításokra vonatkoznak. (Egyiptomot elsősorban Nyugat-Afrikán át látják el hadianyaggal, főleg repülőgépekkel.)

✶

Az Egyesült Államok légierőinek új vezérkari főnöke George *Stratmeyer* vezérőrnagy lett, aki eddig a délkeleti kiképző körzet parancsnoka volt. A régi vezérkari főnök: *M. Harmon* vezérőrnagy más beosztást kapott.

✶

Scott vezérőrnagy lett a Kínában harcoló amerikai légierők parancsnoka.

✶

Alaska és az Aleuti-szigetek sok gondot okoznak az amerikai kormánynak. Amerika az Aleuti-szigetekben látta Japán Achilles-sarkát, ahonnan az amerikai repülőgépek Japánt legkönnyebben megsebezhetik. Már egy év óta lázas igyekezettel építették az amerikaiak az alaskai partokon és az aleuti szigeteken az újabbnál újabb légitámaszpontokat, de az elért eredmény nem volt kielégítő. Dutch Harbouron kívül Anchorage-ben, valamint Fairbanksben is épült légitámaszpont. Sőt Anchorageben még kutató intézet is létesült a sarkvidéki repülés viszonyainak tanulmányozására és 1942 júniusban már mintegy 700 amerikai repülőgép is bérkezett az említett támaszpontokra. Mindez azonban nem feszélyezte a japánokat abban, hogy amint az időjárási viszonyok megengedték, az Aleuták néhány szigetét birtokba vegyék s ott a lábukat megvessék.

Az amerikai sajtó természetesen tele van szemrehányással a kormányzattal, illetve a hadvezetőséggel szemben, amely azzal igyekszik menteni a kínos helyzetet, hogy a tél folyamán a jégtakaró miatt minden építkezésnek szünetelnie kellett s így a támaszpontok megerősítése késedelmet szenvedett.

✶

A portugál kormány rendeletet adott ki arra, hogy a hadviselő államok katonai repülőgépei, ha Portugália területén kényszerleszállást hajtanak végre, a háború végéig Portugáliában visszatartassanak. A hadviselő államok polgári repülőgépeire ugyanazok az előírások irányadók, mint a kerskedelmi hajókra.

A rendelet kiadására azért volt szükség, mert az utóbbi időben igen sok brit katonai repülőgép hajtott végre kényszerleszállást portugál felségterületeken. Ezek Angliából részint Gibraltár, részint Afrika, illetve kelet felé tartottak.

KATONAI HIREK.

Bodenschatz repülőtábornok a német légierők tagjai közül elsőnek kapta meg az ezüst »Német kereszt«-rendjelet, mint a légierők parancsnokának első munkatársa.

✶

Hans Strelow hadnagy, aki 66-ik légigyőzelme után megkapta a Tölgyfalombot, nem tért vissza. Ezenkívül repülőhalált halt a keleti arcvonalon *Fritz Doensch* repülő vezérkari ezredes, a légügyi minisztérium egyik osztályvezetője, továbbá a nyugati arcvonal fölött *Joachim Hahn* alezredes, egy bombázó ezred parancsnoka is.

✶

Michael Lister Robinson angol repülőalezredes, akinek 20 légigyőzelmet tulajdonítanak, repülőhalált halt. Robinson 1938-ban új angol sebességi rekordot állított fel; Northoltból Liverpoolba 610 km/ó átlagsebességgel repült. — *Duncan* őrnagy. a délafrikai főkormányzó fia, ismert délafrikai vadászrepülő szintén hősihalált halt.

✶

Kanadai repülők Ceylonban. Egy kanadai repülőalakulatot, mely kétmotoros Consolidated PBY—5 »Catalina«-mintájú vízirepülőgépekkel van felszerelve, Ceylonba helyezték.

✶

Az angolok vesztesége Maltában két év alatt (1940 VI. 10-től 1942 VI. 11-ig) légibombázások következtében: 1215 halott, 1493 nehéz és 1437 könnyű sebesült. Két év alatt 2537 légiriadó volt.

✶

Chesler W. Niemitz tengernagy, a csendesóceáni amerikai hajóhad parancsnoka repülőszerencsétlenség következtében súlyosan megsérült. A repülőgép az Egyesült Államok nyugati partján zuhant le. A másodpilóta életét vesztette.

✶

A szovjet légierők vesztesége a legutóbb megindult támadások folyamán július 20-ig 829 repülőgép volt.

✶

A kínai légierők válságos helyzete. Egy japán bombázóezred július 22-én Csungking ellen súlyos légitámadást intézett. A támadás folyamán egy repülőgépgyár porrá égett. A csungkingi kormánynak még két repülőgépgyára van. Kína egyébként már csak 120 hadihasználható repülőgéppel rendelkezik.

✶

Az angolok a Földközi-tengeren július 6-tól 12-ig 183 repülőgépet vesztettek.

✶

Amerikai repülők Észak-Afrikában. A Földközi-tenger fölött vívott légiharcokban június közepén jelentek meg először az amerikai bombázók zárt kötelékei. Ezek *Halverson* amerikai ezredes parancsnoksága alatt állnak és földi alapjuk valószínűleg Kairó, valamint más egyiptomi repülőterek. A megsemmisült amerikai gépekből ítélve, négymotoros Consolidated B—24 »Liberator«-mintájú gépekkel vannak felszerelve.

✶

A tengelyhatalmak és a szövetségesek légierőinek egyensúlyi viszonyáról a líbiai hadszintéren homlokegyenest ellentétes felfogások uralkodnak. Angliában *Rommel* hadműveleteinek megkezdése előtt meg voltak győződve arról, hogy a németek Afrikában legfeljebb száz darab Ju 87-es és Ju 88-as zuhanóbombázóval rendelkeznek s ennek megfelelő, lényegesen nagyobb vadászbiztosítással. Már Tobruk eleste előtt elismerték azonban az angolok a német repülőalakulatok hihetetlen mozgékonyságát, amellyel helyenként súlyt képeztek és biztosították a maguk számára a légifölényt. Mindemellett nem engedték elvitatni Londonban azt a tényt, hogy Líbiában az általános légifölényt a szövetséges erők tartják a kezükben, amelyek több repülőgéppel rendelkeznek, mint a németek és az olaszok együttvéve.

Ezt a nézetet még akkor is fenntartották, amikor *Rommel* az egyiptomi határt már 100 km-es mélységben átlépte és rohamosan közeledett a Nílus-delta felé. Ugyanilyen értelemben beszélt június végén a parlamentben *Sir Archi-*

bald Sinclair légügyi miniszter is, aki a légifölényen kívül hangsúlyozta a kifogástalan együttműködést is a RAF és a brit földi csapatok között.

E felfogással szöges ellentétben állanak a *tények*, amelyek a német hadijelentésekből visszatükröződnek s a haditudósítók leírásai is, amelyek egyértelműen azt állapítják meg, hogy Tobruk bevétele röviddel a csata kezdete után elért német légifölénynek köszönhető. A német zuhanóbombázók hasonló szerepet játszottak itt, mint a francia vagy szovjet hadszintéren, amikor szakadatlan, folytatólagos bevetéssel ütöttek rést az erődítmény kiterjedt védelmi rendszerén.

A német repülők döntő szerepére mutat az a körülmény is, hogy amikor a Führer *Rommelt* vezértábornaggyá léptette elő, ugyanakkor a német légierők főparancsnoka *Kesselring* vezértábornagy repülőkötelékeinek eredményes teljesítményét a líbiai harcokban külön kiemelte.

✶

Szívesen látott ellenséges repülőgépek jelentek meg Tokió fölött július 7-én. Az angol és amerikai repülőgépekből álló alakulatot a japánok állították össze abból a zsákmányból, amely a csendes-óceáni harcokban érintetlenül került a kezükre s amelyeken a japán pilóták elég hamar megtanultak repülni.

Az érdekes látvány nagy lelkesedést váltott ki a japán főváros lakosságában.

REPÜLŐSPORT.

A vitorlázórepülés új időtartamvilágrekordja. A francia vitorlázórepülés vezérfelügyelője: *Eric Nessler* június 18., 19. és 20-án vitorlázórepülés időtartamrekordját csaknem két órával túlszárnyalta, amikor is 38 óra 21 perc, 54 másodpercet töltött a levegőben. Ezzel megdőlt *Kurt Schmidt* 1933-ban felállított 36 óra 36 perces csúcsteljesítménye. (Méray-Horváth Róbert új magyar időtartamrekordja: 33 óra, 10 perc.)

Nessler az új teljesítményt Spalinger S. 18-mintájú svájci vitorlázó repülőgéppel érte el. A rekord felállításának helye ismeretlen.

✶

A HMNRA keretében folyó haderőnkívüli repülőkiképzésről ötrészes film készül, amely bemutatja a repülőelőképzés öt fázisát a modelezéstől a teljesítményrepülésig. A filmhez a MTI vezérigazgatója: *vitéz Náray Antal* ny. tábornok írt repülőindulót. Az ifjúsági körökben nagy érdeklődésre számottartó filmet *László István* repülőhírlapíró rendezi.

LÉGIFORGALOM.

Tábori légipostaforgalom Németországban. Németország és a keleti hadszíntéren harcoló hadsereg között a Führer születése napja óta légipostajáratokat rendszeresítettek. A forgalom ma már annyira megnőtt, hogy az e célra üzembehelyezett repülőgépek képtelenek azt lebonyolítani. Ezért a hadvezetőség arra az elhatározásra jutott, hogy havonta négy tábori posta bélyeget ad ki a katonáknak. Ezek közül kettőt felhasználhatnak olyan hozzátartozók értesítésére, akikkel sürgős közölnivalójuk van. A másik kettőt elküldhetik olyan hozzátartozóiknak, akiktől sürgős választ várnak. A küldemények súlya legfeljebb 10 gr lehet.

✶

Newyork és Nagybritannia között június 22-én indultak meg az első, *megszakításnélküli* légijáratok. A forgalmat az *American Export Airlines* Vought—Sikorsky VS—44A-mintájú, négymotoros repülőcsónakokkal tartja fenn. Az első gép 16 utast vitt, akik részére hálóhely is biztosítva volt, azonkívül 11 fő legénységet és postát. Az első repülés Newyorktól Foynesig (ír szabad állam) 18 órát vett igénybe. A járatokat később sűríteni fogják.

✶

Franciaország Dél-Amerikában igyekszik a már eddig kiépített légiforgalmi kapcsolatait megerősíteni és abban reménykedik, hogy rövidesen újból megindíthatja a légiforgalmat Európa és Dél-Amerika között.

MŰSZAKI ÉS VEGYES HÍREK.

Az új BMW—801-es kettős csillagmotor a következő repülőgépekbe került beépítésre: a Focke—Wulf »Fw 190«-es vadászgépbe, a Blohm és Voss »BV 141«-es harcászati felderítőgépbe és a zuhanóbombázásra is alkalmas Dornier »Do 217« bombázóba.

Az új léghűtéses motor 14 hengeres és 2400 percenkénti fordulatszám mellett 1600 lóerőt teljesít. Az üzemanyagot közvetlenül a hengerbe fecskendezve kapja.

✶

Német repülőgépek gyártása Franciaországban. Amíg az angol és az amerikai repülőipar a repülőgépgyártás fokozására minden lehetőséget igyekszik kiaknázni, addig a tengely sem marad tétlenül, hanem az európai ipart szervezi be a tengely szolgálatába. Ennek a törekvésnek egy újabb mozzanatáról tudósít a svájci »Interavia«, amely szerint a puteauxi Morane—Saulnier-repülőgépgyár berendezkedik Fieseler »Storch«-típusú repülőgépek előállítására. A gyártás állítólag már meg is indult.

✶

Új német repülőgépgyár létesült az Óriáshegység-beli Hirschbergben. Elnevezése *Bartaune K. G. Flugtechnik.*

✶

»Thunderbolt« = mennykő a neve az amerikai Republic-gyár legújabb együléses, egymotoros vadászrepülőgépének, amely a »Lancer«-mintájú vadászgép továbbfejlesztése. Amíg a »Lancer«-t 1100 lóerős léghűtéses motor hajtotta, addig a »Thunderbolt«-ot *2000 lóerős*, léghűtéses Pratt—Whitney Double Wasp-motor hajtja. Sebessége 9100 m-en állítólag 640 km/ó, 4600-cm pedig 560 km/ó. Fegyverzete: 8 szárnypuska.

✶

A Consolidated-repülőgépgyár Amerikában a B—24 »Liberator« elnevezésű négymotoros bombázó repülőgépet 900 m hosszú futószalagon gyártja. A gyár a japán-amerikai háború kitörése előtt háromnegyedmilliárd dollárnyi repülőgépmegrendelésnek volt a birtokában.

✶

Hatmotoros vízirepülőgépek Franciaországban. Három új, nagyteherbírású vízirepülőgéptípust építenek Franciaországban. A mintagépek már részint elkészültek, részint befejezés előtt állnak. Mind a három új géptípus hatmotoros. Ezek a következők: *»S. E. 200«*, Latécoère 631 *»Maréchal Pétain«* és Potez *»SCAN 161«*. A kísérleti repülések augusztusban kezdődnek Marseille-Berreben. Az összehasonlító repülések valószínűleg az ősz elején fognak lezajlani.

✶

Maurice Rossi, az ismert francia óceánrepülő az óceánrepülőgépek fejlesztésére tanulmányi irodát nyitott. A francia Akadémia nemrég tüntette ki *Rossit* »Húsz év a francia repülés szolgálatában« c. könyvének megjelenése alkalmából.

✶

Friedrich Seewald dr.-t, a berlin—adlershofi repülőkísérleti intézet (DVL) vezetőjét meghívták Aachenbe műegyetemi rendes tanárnak. *Seewald* professzor valószínűleg átveszi Aachenben a nemrég elhúnyt *Wieselsberger* professzor aerodynamikai intézetének vezetését is.

✶

Az északsvédországi Oernsköldsvikben új repülőgépgyár létesült. Eddig gépkocsikarosszériák előállításával foglalkozott. Az új gyár független a már régebben létesült Svenska Aeroplan A. B.-től, amely eddig a svéd repülőgépgyártásban monopóliumot élvezett.

✶

Sztalin-díj. Két szovjetorosz repülőgépszerkesztő: *Alexander Yakowlew* és *Sergej Iljuchin* a hadirepülőgépek szerkesztése terén elért sikeres működésükért megkapták az egyenként 200.000 rubeles *Sztalin*-díjat. *Yakowlew* vadászgépeket és kétmotoros bombázókat (BB—22) szerkesztett, míg *Iljuchin* a *»Stormowik«* csatarepülőgép (IL—2) tervezésével tette ismertté nevét.

✶

Nehézségek a braziliai bauxitszállítások körül. A repülőgépek gyártásához szükséges aluminium nyersanyaga tudvalevően a bauxit. Brazilia az Egyesült Államokkal oly értelmű megállapodást kötött, hogy 1941-ben 100.000 tonna bauxitot ad át az amerikai Reynolds-fémműveknek. Ezzel szemben Brazilia 1941-ben csak 2236 t. bauxitot tudott átadni. A szállítmányok elmaradásának oka: a szállítás nehézsége és költséges volta. Az Egyesült Államok ugyanis jobban jártak, ha Brazilia helyett a jóval közelebb fekvő Guayanából szállították a bauxitot.

A szállítási költség Braziliától az Egyesült Államokig tonnánként 16 dollár. Ehhez járul a kibányászás költsége s a fuvar a bányától Rio de Janeiróig. Ezzel szemben Északamerikában az eladási ár mindössze tonnánként 6 dollár. Ennek következtében a braziliai bauxit az északamerikai piacon nem versenyképes. Pedig a Poços de Caldas bányáinak bauxitja igen jó minőségű. Timföldtartalma: 54—65%. Kovasavat 1—5%-ot, vasoxydot 4—10%-ot, vizet pedig 28—32%-ot tartalmaz. Könnyen feltárható. A készlet mintegy 150 millió tonnára rúg.

✶

Az amerikai Akronban kigyulladt a világ legnagyobb méretű léghajócsarnoka. A tüzet elfojtották.

BÉKÉBEN: NÉGY ÉV ALATT
HÁBORÚBAN: KEREK EGY ESZTENDŐ ALATT

Umberto Savoia mérnök az olasz repülés egyik legismertebb úttörője. Noha nevét a Savoia-Marchetti gépek viselik, ő már hosszabb idő óta a *FIAT* repülőgépgyárak vezérigazgatója és mint az olasz repülőgépgyártás vezető konszernjének irányítója, nagy munkát végzett az olasz gépek minőségének és mennyiségének növelésében.

»A repülés, de kiváltképpen a katonai repülés, sohasem volt csupán minőségi kérdés, hanem egyben mennyiségi is. Sok, közepes minőségű gép a bevetési esetek túlnyomó többségében jobban válik be, mint kevés, különleges minőségű gép. Különösen a bombázógépeknél számít a tömeg, hiszen a vadászgépek is arra törekszenek, hogy számbeli fölényükkel vívják ki a légi fölényt és a légi uralmat. A természet egyik törvénye az, hogy a hatalom egyik főtényezője a mennyiség, a tömeg.

A harcigépek nagy számban való építésének kérdése tehát különösen fontos problémává fejlődött és teljesen téves az a megítélés, hogy egy gép (harcigép) jóságát egyedül repülőtulajdonságai, teljesítményei, fegyverzete, hasznos terhe stb. határozzák meg. Nem, ehhez még egy fontos tényező járul: a tömegbe való gyárthatóság feltétele!

Egy újabb nagy törvényszerűségre akarok rámutatni: ha különböző gépek között kell választani, a választás sohasem arra a gépre esik, amely egy adott szempontból 100%-ban kielégíti a követelményeket, hanem arra a gépre, amely minden teljesítménykövetelményt kielégít. A tervező munka megalkuvás: kompromisszum a sok követelmény közt.

E követelmények és a lehetséges megoldások értékelése és a döntés, végül a tömegben való gyárthatóság feltételének kielégítése, itt nagy sorozatokról van szó, de ugyanígy ide tartozik a könnyű javíthatóság, csere, karbantartás is, türelmes, de érdekes munka a gyár üzemmérnökei és tervezői számára. Munkájukban a következő szempontokat kell szem előtt tartaniok:

1. Szerkezetileg egyszerű gépek és géprészek alkalmazása. Így egyre több részt lehet gépi úton előállítani, ami viszont gondos és gazdaságos tervezést igényel. Ez nem csupán a részekre vonatkozik, hanem az egész gépre, minden szerkesztési, technológiai munkára, amelyekkel az üzem előkészül a gyártásra. Figyelemmel kell lenni az egyes munkák kölcsönhatására is.

2. Óvatosan kell a hosszúlejáratú munkaprogrammal bánni. Kerülni kell azt, hogy a gyártás közben módosításokat kelljen beiktatni. Ezek az esetleg szükségessé váló módosítások végzetes hatással vannak a gyártására és ezzel közvetve a gépek alkalmazására is.

3. Megfelelő nyersanyagok kiválasztása, hogy ezeket a kellő mennyiségben lehessen beszerezni és a gyárban könnyen szállíthatóan felhalmozni.

Az említett három alapelv gondos megvalósításából eredő előnyök szembetűnőek. Azt is állíthatjuk, hogy be nem



tartásuk lehetetlenné teszi a sorozatban való gyártást s így a gép minden további előnyének kihasználását meghiúsítja.

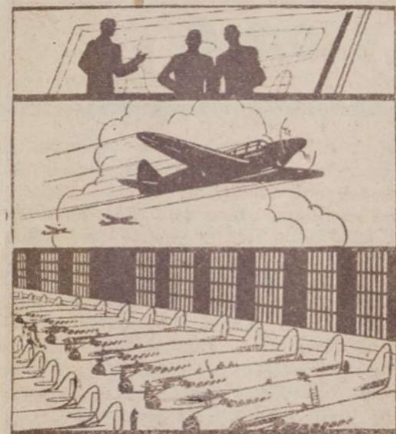
A gép nagy sorozatban való gyártásának nem az a végső célja, — mint sokan gondolják — hogy a gép gyártási egységárát kicsiny értékre szorítsa le (mivel a gyártási költségek sok egység között oszlanak meg), hiszen a repülőgépgyártásban a nagy sorozat a gyártási költségeket olyan arányban növeli, hogy ez majdnem kiegyenlíti az egységár esetleges csökkenését. Sokkal inkább arra jó a sorozatgyártás, hogy segítségével nagy mennyiségű és műszakilag tökéletes gépet lehet gyártani és így olyan gyártási megmunkálási módok alkalmazását teszi lehetővé, amelyeket egyébként kézi úton megfelelő tökéletességgel nem lehetne pótolni. A nagy sorozatban való gyártás a munkás egyéni teljesítményétől függetleníti a gyártást.

A sorozatban való gyártás tulajdonképpen tehát azt teszi lehetővé, hogy nagy gyártási teljesítményt érjünk el százalékosan kifejezve kisebb munkateljesítménnyel.

További nagy előnyei, hogy lehetővé teszik egy adott mintájú gép több különböző üzemben való gyártását s a nem repülőgyártással foglalkozó ipar gyors átalakítását. Ez utóbbiak az úgynevezett »árnyéküzemek« és a nagy gyárak ama fióktelepei, amelyeket a háború folyamán építenek.

Ezt a nagyarányú szervezést megkönnyíti a gyártandó gépek megfelelő tervezése. (Márpedig ez az egész gyáripari szervezet nagyfontosságú tényező a nemzet háborús potenciáljában s minden nép saját viszonyainak megfelelően igyekszik megoldani ezt a kérdést.)

Mindettől eltekintve, minden gyártással foglalkozó üzem teljesítménye függ a sorozatgyártásra való gazdaságos és okszerű tervezéstől. Ezen a téren minden tanulmány, minden látszólag elpazarolt



idő és statisztika bőségesen meghozza jutalmát, mert a gyártott gépek száma nagyobb lesz.

Természetesen ez nem elnagyolható munka, itt minden aprólékos részletet behatóan kell tanulmányozni és részletesen kidolgozni. Ennek eredménye, hogy egy közepes nagyságú gép tervezéséhez több mint ezer rajz és száz jó rajzoló többhónapi munkája szükséges. Ezek a számok sem mutatják teljes jelentőségében a repülőgép minden kicsiny részletének pontos és aprólékos tervezési és számítási munkáját. S a sorozatgyártásra való tekintettel minden egyes részletet megbeszél a tervező és az üzemmérnök, hogy így a leggazdaságosabban szerkesszék meg a gépet. Nagyon sokszor a gyártási követelmények szabják meg egy-egy géprész kialakítását. E nagyarányú előkészítő munka lelkiismeretességétől függ a későbbi nagy sorozat gyártásának sikere.

Nem célom beszélni arról a sereg kérdésről, amelyeket az anyagellátás problémái hoznak felszínre, noha nem tagadom nagymértékű befolyásukat akár a

tervező, akár a gyártási munkában. A tervezőnek s az üzemnek egyaránt tekintettel kell lenniök arra, hogy anyaghiány ne tartsa fel a gyártást. Ezért ki kell küszöbölni az új gépből az esetleg nehezen beszerezhető anyagokat és félkészárukat. Különösen a mai viszonyok között kell erre nagy gondot fordítani.

A felmerülő temérdek kérdés tetejében ott van még a háború, mely sürget, megsokszorozza a munkát, de közben nem teszi lehetővé a személyzet, a munkaerő megfelelő arányú növelését.

Békeidőben — világszerte bevált módszerek szerint — egy új harcigép tervezése és sorozatban való megjelenése között közel négy év idő telt el. A háborúban ez türhetetlenül hosszú idő lenne s így a tervezendő gép részletes kikísérletezését, számításait, a tervek megtárgyalását, a rajzok elkészítését, az őspéldány (prototipus) megépítését, a sorozatba való adás előkészítését meg kell gyorsítani — még hozzá rendkívüli mértékben, különben a gyártás elmarad az ellenségé mögött.

A rengeteg felsorolt műszaki problémától és feltételtől eltekintve még alapvető feltétel és a kellő gyorsaság megvalósításához elengedhetetlenül szükséges, hogy helyes érzékkel habozás nélkül és kerülőket kizárva a helyes megoldást válasszuk. Jaj annak, aki téved és kénytelen visszajönni a már megtett úton! Ennyiben tehát valóban művészet egy új gép megteremtése, amint művészet a hadvezetés is.

De ha a választás helyes s a műszaki tervek tökéletesek, a nagyszámú és hibátlanul megvalósított sorozat a leghatékonyabb fegyvert adja a fegyveres erő s így az egész nemzet kezébe.«

Eddig tart U. Savoia nyilatkozata. A nálunk is jólismert FIAT-gépek »atyja« ezzel tisztán rámutatott azokra a problémákra, amelyeknek megoldása nélkül helyes repülőgyártás lehetetlen és amelyeknek maradéktalan megvalósítása a FIAT-gépek nagy sikereinek éppen egyik legfőbb titka.

(n. e.)

KÉK AZ ÉG

Irta: ifj. Antalfia Jenő

A hajnal kéken úszott a külváros felett, mint valami uszály. Apró, kis nyári ködök akadtak fenn a fák gallyain és a nap szokott útjára készülődött. Az autó halkan búgva nyelte az utat. A főhadnagy vezetett és néha oldalt pillantott az asszonyra, aki összehúzódva ült mellette. Lassan közeledtek a repülőtérhez. Már idelátszott a csíkos szélzsák, amint lomhán lógott a magas póznán és a távolban egy repülőgép áriázott a hajnali ég alatt. A tiszt lelassította a kocsit és az út mellett megállt.

— Máris? — kérdezte az asszony és egy kis rémülettel a szemében ránézett a férfira.

— Megérkeztünk, Anna. Tovább már nem jöhetsz.

Kiszálltak a kocsiból. Könnyű szél bujt elő pillanatra és elzavarta a hajnalt. A nap felrohant az égre. Az asszony arrafelé nézett, amerről a nap jött és megszólalt:

— Kék az ég.

A főhadnagy rábólintott. Pillanatra arcvonásai kisimultak és megfogta a felesége kezét.

— Búcsúzzunk, Anna. Tiz perc és mennem kell. Talán nem kellett volna eljönnöd...

— Tévedsz. El kellett jönnöm. Alig egy óra és indul a század. A végső percben is melletted a helyem. Nézd, milyen különös kék az ég. Szeret az Isten benneteket, jó időt adott. Csókolj meg és menj. Visszavárlak győzelmesen.

A férfi megcsókolta, aztán kemény arccal megfordult és elsietett a repülőtér felé. Az asszony visszaült a kocsiba. A szélvédő üvegen át nézte a férfit, amint gyorsan távolodik és oldalfegyverét a hóna alá csapja. Mikor ezt látta, ráborult a kormánykerékre és hangosan felzokogott. Hajnali körutját végző rendőr ekkor ért oda. Meglátta a síró nőt és megkérdezte:

— Mi az, valami baj van?

Az asszony felemelte az arcát és így szólt:

— Semmi, csak kék az ég.

Ebben a pillanatban dörgő motorokkal húzott el fejük felett a század...

A gép vidáman úszott az ég alatt, amely mint valami óriási urnapi sátor terült el fölötte. Négy rudját biztosan az Isten tartotta. A főhadnagy vidám szívvel fogta a kormányt és hallgatta a motor nyugodt zenéjét. Ugy érezte, az Isten ül mellette a kormánynál és a motor hangjával beszél vele. Letekintett, alatta barna földek húzódtak és girbe-görbe utakat cipeltek a testükön. Hirtelen észrevett valamit. Az uton apró hangyák vonszolták magukat. Az utánpótlás. Az ellenségnek viszi a hadianyagot. Nem habozott. Megnyomta a kormányt, a gép egy pillanat alatt az orrára állt. A levegő a fülébe sikoltott és a motor hangja is megváltozott pillanat alatt. Mintha szitkozódott volna. A föld egyre közelebb jött. Nyugodtan fogta a kormányt és mosolygott. Egy pillanatra a feleségére gondolt és hangosan, szinte ordítva kiáltotta: Kék az ég! Alól géppuska kelepelt válaszként és a hangyák szanaszét futottak.

Megnyomta a géppuska billentyűjét. A foszforos lövedékek sikoltva szaladtak ki a csövön. A motor hörgött, ordított és a hangyák ott lenn üveges szemekkel nyultak el a földön. Magasba kapta a gépet. Még egyszer visszanézett és megindult a támaszpont felé. Az ég kéken kacagott felette.

*

Később ellenséges gépekkel találkozott. Kis, rosszindulatú, tömzsi darazsakkal. Szemtelenül körüldongták és vas fullánkokat köptek felé. Válaszolt. Aztán egyszerre csak valami kopogni kezdett mellette. A válla és a nyaka körül is valami meleget érzett. Ráborult a kormányra. A gép az orrára állt és süvítve távolodott a kék égtől. A darazsak zümmögtek valahol. Magához tért. Ösztönösen felkapta a kormányt és a gép egyensúlyba került. Mikor megérkezett, a bajtársak úgy húzták ki a gépből.

*

Tavasz lett, mire felkelhetett az ágyból. A kórház kertjében rügyet csókolt az idő a fákra. Anna, a felesége ült mellette és fogta a kezét. A fákat nézték és a nagy kertet, amelyben boldog gyermekként játszott a tavasz. Egy fehér lepke szállt melléjük a padra, pillanatig illegette magát, aztán gyorsan elszállt. A főhadnagy megszólalt. A lepke után nézve.

— Látod, Anna, ő is a kék ég felé száll.

— Ő is oda vágyik, mint minden igaz ember — válaszolt az asszony.

— Miért, mit gondolsz, Anna?

— Mert ott van az Isten és mert olyan szép a kék tavaszi ég.

A pillangó messze szállt már és ők ketten a tavaszi eget nézték, amely olyan kék volt, mint amilyen az Isten szeme lehet.

Számadatok az olasz szállítókötelékek teljesítményéről

Több kisebb közleményben adtunk eddig számot a német Junkers Ju. 52. gépes szállítókötelékek nagyszabású teljesítményeiről. Sokkal kevesebbet tudtunk azonban az olasz Savoia S. 82. gépek hatalmas teljesítményeiről, amelyek semmivel sem maradnak el német bajtársaik mögött.

A nagy Savoia S. 82. hárommotorosokat, a nálunk is ismert S. 75. gépek nagyított továbbfejlesztését »Marsupiali« — »Erszényesek« névvel illetik Itáliában, mivel ezeknek a gépeknek öblös belsejében minden elfér. Elegendő itt arra emlékeztetnünk, hogy a keletafrikai hadiszíntérre nem csupán anyagot, lőszert és üzemanyagot, hanem vadászgépeket is szállítottak ezekkel a gépekkel. A Fiat CR. 42. gépnek törzse, valamint leszerelt szárnyai kényelmesen elférnek egy-egy ilyen gép belsejében, a megfelelő mennyiségű üzemanyag és lőszer mellett. Hasonló az eset a Macchi C. 200. és a Fiat G. 50 gépekkel is.

Az olasz szállítókötelékek legfelső parancsnoksága a S. A. S. (Servizi Aerei Speciali = Különleges légi szolgálatok), melynek kötelékébe tartoznak az összes légi szállítóeszközök.

A háború első évében összesen 9368 repülést végeztek az ide beosztott gépek.

A berepült kilométerek száma ugyancsak ez egy év alatt 10.365.680 kilométer, ami akkora út, mint 260-szor a Föld körül. Elképzelhető, hogy mekkora üzemanyagmennyiség elfogyasztásával járt ez a hatalmas teljesítmény.

A szállított katonai személyek száma 54.325 volt, tehát kerek négy hadosztályra való katonát vittek a derék Erszényesek.

A berepült órák száma 40.918 óra, ami több, mint négy és fél évnyi idő.

A fentemlített katonai személyek mellett még 44.331 polgári személyt is szállítottak, természetesen jórészt a polgári hatóságok embereit, valamint Kelet-Afrikából az anyaországba betegeket, sebesülteket, asszonyokat és gyermekeket. A szállított katonai és polgári személyek száma tehát megközelíti a 100.000 embert.

A szállított hadianyag és szeretetcsomag súlya 6,908.130 kg, tehát 690 vagón, kereken tizennégy tehervonat rakománya.

Végül a szállított tábori posta súlya 2.018.424 kg, ami további teljes négy tehervonattal ér fel.

Repülőszerencse

A „l'Ala D'Italia" nyomán írta

Nagy Béla szds.

Amikor a most következő sorokat írom, egyre az a régi közmondás jut az eszembe, hogy »öreg tyukból lesz a jó leves«, megtoldva azzal a földmívesek közt divó szólásmondással, hogy »higyjetek az öregeknek, mert nekik mindig igazuk van.«

Történetünk ugyanis iskolapéldája annak, hogy a közmondásokban sok igazság rejlik, de emellett arra is megtanít, hogy még a »lehetetlent« is meg lehet, sőt meg kell kísérelni minden áron.

Legendákba illő való igazság mindez.

Asmarában kezdődött, a mult év márciusának vége és áprilisának eleje közti időben, tehát akkor, amikor a város kénytelen volt engedni a túlerejű ellenséges nyomásnak és *Rómában* nyert szerencsés befejezést egy leszállással, amelyet a *Luce* filmhiradó tett halhatatlanná, legalább is egy időre.

Szereplője néhány férfi és egy repülőgép, a jó öreg, de talán éppen ezért »megfontolt« *Caproni—133*. A gépet Domenico Lusardi hadnagy vezette, míg a személyzet többi részét Clodomiro De Caro főhadnagy másodpilóta, Nicola Coputo főhadnagy utas, Renzo Barilli törzsőrmester hajózó szerelő és Emilio di Biago tengerésztiszthelyettes rádiótávirász alkotta. Lusardi Savoia-79 gépeket szállított Olaszországból *Gondárba* s egyik helyi repülése közben *Asmarában* rekedt. Az ostromlott város már ereje fogytán volt és hogy megóvják a hiábavaló pusztulástól, a katonai parancsnokság kiürítette. Lusardi és társai egy öreg Ca—133 gépen hagyták el *Eritrea* volt fővárosát és osztoztak a távozó olasz sereg sorsában: előbb *Gondar*, majd *Addis Abeba*, innen *Dessié* és végül *Gimma* volt az állomáshelyük.

A gép ebben az időben már egyetlen példányát képviselte tipusának Olasz Kelet-Afrika sok vérrel áztatott földjén. Régi, öreg »tragacs« volt, de kivívta mindenki osztatlan csodálatát. Nem volt olyan repülő feladat, amelyre nem vállalkozott volna és Lusardi szótárában csak az »igen« fordult elő. Az *Amba Alagi* lábánál fekvő *Alomaté* repülőteréről háromízben szállított utánpótlást a Maraventano-oszlopnak, amely az *Aboté hegység* vidékén, a fővárostól száz kilométernyire északra vívta élet-halál harcát. A három alkalomból két izben találkozott össze ellenséges vadászokkal. A fegyvertelen Caproni egyetlen menekülési útját a felhőkben látta. Az ellenség játszott vagy játszani akart a vén »ládá«-val, mint macska az egérrel. Elfelejtette azonban, hogy az egér ravasz és tapasztalt: Lusardi ügyesen bujkált át az egyik felhőrétegből a másikba és sohasem sikerült elcsípni őt. Pedig nem igen volt módja kerülőket közbeiktatni, mert feladatait gépe hatósugarának határán hajtotta végre és az üzemanyag kiszabata eléggé »ki volt centizve«, de hát a szerencse is velük tartott. Megmenekültek és a földi csapatok utánpótlása továbbra is biztosítva maradt.

Ugyancsak *Alomaté* repülőteréről látták el légi úton *Sifanit* a dancaliai pokolban, ahol a hőség szinte elviselhetetlenül nehezedett a harcosokra. Ez a vállalkozás is nagyszerűen sikerült és ez után az útjuk után szállóigévé vált a repülők között, hogy védőszentjük van. Felszállásuk után ugyanis nemsokára angol vadászok és bombázók érkeztek a repülőtér fölé és megsemmisítő géppuskatüzet, illetve bombazáport zúdítottak reá. Ha Lusardiék néhány percet késnek, a Caproni aligha emelkedett volna még egyszer a levegőbe és ezzel jó hosszú időre lemondhattak volna a repülőmesterségről.

Az utasszállító repülések sorsa egy fejreállással végződött a mocsárban. A Caproni farka úgy állt az égnek, mint a gyertyaszál, de a »jó öreg« derekasan viselkedett: csupán a légcsavarja tört el, amelyet még aránylag könnyen ki lehetett cserélni.

Az idő kemény megpróbáltatások közt telt. Lusardiék *Gimmaba* települtek át. Amig lehetséges volt, állandóan folytatták a földön harcoló áldásos működésüket, de *Gimma* napjai is meg voltak számlálva. Június 7-én már csak két CR—42. és a Ca—133 maradt üzemképesen a repülőtéren.

Minthogy *Gondar* még ellenállt és ott még hosszabb lélegzetű kitartásra volt kilátás, a légierők parancsnoksága eltelepült városba. Június hó 7-én indult el Lusardi a két vadász kíséretében és szerencsésen megérkezett Olasz Kelet-Afrika utolsó ellenállási központjába. Nem pihenhettek sokáig, mert néhány nap mulva már újabb utánszállító repülések váltak szükségessé az ellenségtől körülzárt *Uolchefit* helyőrsége számára. Napról-napra nyíltak meg *Gondar* raktárai, hogy az egyes elszigetelt helyőrségek ellenállási erejét táplálják.

A Caproni megtette mindazt, ami tőle tellett. Március hó 31-től június hó 15-ig állandóan túlterhelve, hatósugara határán működött. Pedig repülési ideje legfeljebb öt-hat órát tett ki és utazó sebessége alig haladta meg a 170 km/órát az előírt terhelés mellett. Isteni csoda volt, hogy összehasonlíthatatlan ellenséges túlerővel szemben eddig is meg tudott menekülni a lelövéstől.

A gép és személyzet felejthetetlen fegyvertényeinek és hervadhatatlan érdemeinek jutalmazására *Gondár* hős védője, *Nasi* tábornok-kormányzó, rádiótáviratban engedélyt kért *Cavallero* tábornoktól, az olasz fegyveres erő parancsnokától, hogy a gép visszatérhessen Olaszországba, vagy legalább is megkísérelhesse a visszatérést.

Az engedély megjött.

Június hó 15-én vagyunk. Éjjeli fél kettő. *Gondar* repülőterét a sötétség burkolja. Az indulást szigorúan titokban tartották, valahogyan azonban mégis kiszivárgott, mint a kulcslyukon átszűrődő fénysugár. Kis csoportok, tisztek és legénység vegyesen, lopakodnak a géphez, mindnyájan egy-egy levelet, vagy csomagot szorongatnak a kezükben azzal a kéréssel, hogy az oly réglátott hazába való érkezéskor adják át, vagy küldjék el a címzettnek. Megjelenik a bersaglierik ezredparancsnoka, Riccardi is, hogy Nasi tábornok levelét kézbesítse. Polgári személyek és katonák hamarosan karéjt képeznek a a hazába visszaindulók körül és a pilóták nem tudnak ellenállni. Átveszik a leveleket, a távbeszélőszámokkal teleírt névjegyeket, kis csomagokat s mire az indulás órája elérkezik, az óhazába szánt üzenetek súlya eléri a tizenkét kilót. De már menni kell, hogy a gondosan kidolgozott terv végrehajtható legyen. Elhangzanak az utolsó »Isten hozzád«-ok, a viszontlátási jókívánságok, az ezernyi üdvözletek és a Caproni elindul.

Nem valami könnyű művelet a felszállás: a gép repülő súlya lényegesen meghaladja a megengedettet (32 mázsa a szokott 25—28 mázsa helyett), a repülőtér nincs kivilágítva és a nagy tengerszintfeletti magasság következtében a levegő jóval ritkább, mint a tengerparton, tehát felhajtóereje is kisebb. Mégis sikerül és a bátor férfiakat néhány pillanat alatt elnyeli a sötét éjszaka a földön maradtak szemei elől.

Amint később visszaemlékeztek erre az útra, mindnyájan kijelentették, hogy kezdettől fogva biztosak voltak magukban. Valami tudat alatti ösztön tartotta bennük ébren állandóan a siker reményét és így szinte jókedvvel vették az eléjük tornyosuló nehézségeket.

Most is csak azt tudják, hogy elindultak s bár van céljuk, azt már nem tudják, vajjon hová fognak kilyukadni.

Az út előkészítése során — tekintettel az érintendő semleges államokra — legcélszerűbbnek azt látták, ha polgári ruhában repülnek. Katona szívük fölé enélfogva polgári mezt öltöttek és szabályos útlevéllel látták el magukat.

Elérik a négyezer métert, viharfrontba ütköznek. Eső, felhő mindenfelé. De nyílegyenesen haladnak előre, átrepülik az etiopiai felföldet, a hajnali napfényben megpillantják az ellenségtől megszállt *Asmarát* s már nemsokára itt a tenger, a most annyira biztató egyhangúságával.

Nagy kő esik le szívükről... Az első nehezén túljutottak. A gép motorjai óramű pontosságával dolgoznak, minden rendben van, csupán a rádió nem működik. A tenger — ameddig a szem ellát — nyugodt és nyugodtsága teljesen ráragad a személyzetre.

Az öreg Caproni 8 óra 15 perckor eléri *Dsiddát*, Saudi-Arabia élénk kikötővárosát és ezzel útjának első lépcsőjét szerencsésen végrehajtotta.

Indulás tovább, Lusardi izzadtan törli verejtékes homlokát, de már mosolyogva tekint társaira, akik a nekifutás röpke pillanatai alatt végigélték mindazokat az izgalmakat, amelyek harmincöt-negyven esztendővel ezelőtt a repülés első úttörőit eltöltötték.

A gép azonban nem igen nyer magasságot és ezért körülbelül egy óra hosszat az *Arab-félsziget* partja mentén hajóznak tovább száz méter magasságban. Minthogy az eredeti terv szerint amúgy is háromnegyed órát a part mentén szándékoztak repülni, hogy a motorok üzembiztosságáról meggyőződjenek, ez a kitérő a tervhez képest nem jelent időveszteséget.

Végre 18 óra tájban Lusardi észreveszi, hogy a gép érezhetően megkönnyebbült és ráfordít a *Derna*-irányra, lassú emelkedés közben. A homokos arab part hamarosan elmarad mögöttük s már a *Vörös tenger* felett zúgnak a leggazdaságosabb járatra beállított motorok. Leszáll az alkony... majd az éj sötétje. Műszerek után kell repülni és ha célhoz akarnak érni, egy jottányit sem szabad eltérniök a kitűzött repülési útvonaltól. Igen fárasztó, felelősségteljes feladat hárul most a személyzetre, amit nemsokára súlyosbít a rádiókészülék kiesése. Elkeseredve és tehetetlenül mutat szegény di Biago a működését felmondó szerkezetre, de ezzel mit sem tud segíteni. Végleg elszigetelődnek az ellenséges terület felett s magukra vannak utalva. De biznak magukban és a szerencse velük van. Az üzemanyagcsökkenés egyre könnyít a gépen és sikerült feljutniuk a tervezett repülési magasságba. Éjfél felé átrepülik a *Nilust* és gyenge légvédelmi tűz fogadja őket.

Azok szemére sem jön álom, akik nincsenek a gép vezetésével elfoglalva: a kalandos repülés élménye mindanynyiukat ébren tartja. Pedig az éjszaka nyugodtan telik, csak az órák járnak ólomlábakon. A *Szegga* oázis felett 3 óra 30 perckor repülnek át. Itt az egyre sűrűsödő felhők fölé emelkednek és 3500 méter magasságban folytatják útjukat. 4 óra 45 perckor erős, rendszertelen légvédelmi tűzre lesznek figyelmesek. Lusardi abban a hiszemben, hogy *Tobruk* felett van, északra kitér, hogy néhány perc mulva újra nyugati irányt vegyen és így közelítse meg a partot. Az idő csendesen mulik, 5 óra 30 percre jár már a mutató, amikor a szerelő azt jelenti, hogy csupán félórára való üzemanyaguk van. Lusardi leszállásra határozza el magát. Áttöri a felhőt, 800 méter magasságban bukkan ki belőle s azonnal megismeri maga alatt *Tobruk* jellegzetes kikötőjét. A mólókról és a kikötő partokról a leghevesebb tűz fogadja és hogy kikerülje pusztító hatásukat, az erődöt övező dombvonulat mögé siklik, Itt, alig 150 méternyire a föld színe felett védve van ugyan a kikötő ezernyi fulánkot eregető légvédelmi tűzeszközeitől, de a dombsoron telepített ütegállások kedvező célpontot találnak a korszerűtlen lassú Capronìban és hamarosan több találat éri a jó öreg cimborát. Lusardi cselhez folyamodik, siklásba kezd és leszállást mimel, mintha megadná magát. A légvédelmi tűz tényleg alább hagy. Ezt várta és egészen földközelben újra gázt ad. Sajnos, a középső motor — valószínűleg sérülés következtében — leállt és a Caproni két motorral iramodik dél felé, hogy az erődök megújuló tüze alól kivonja magát.

A szerelő közben csak a géppel törődik. A beosztott személyzet többi tagjának a segítségével leszereli a tartaléktartályokat, a bennük levő maradékot felszívatja a rendes tartályokba és ezután mint holt súlyt, kiveti őket, hogy ezáltal is csökkentse a derék gép megterhelését.

Miután negyedóra hosszat légvédelmi tűz nélkül repültek, Lusardi északra fordul, hogy a part felé, az életet jelentő *Via Balbiahoz* közeledjék. Már csak néhány csepp üzemanyagja van; ötven méter magasságban még néhányat lüktet a két járó motor s utána teljes csend borul reájuk. Csak siklani tudnak...

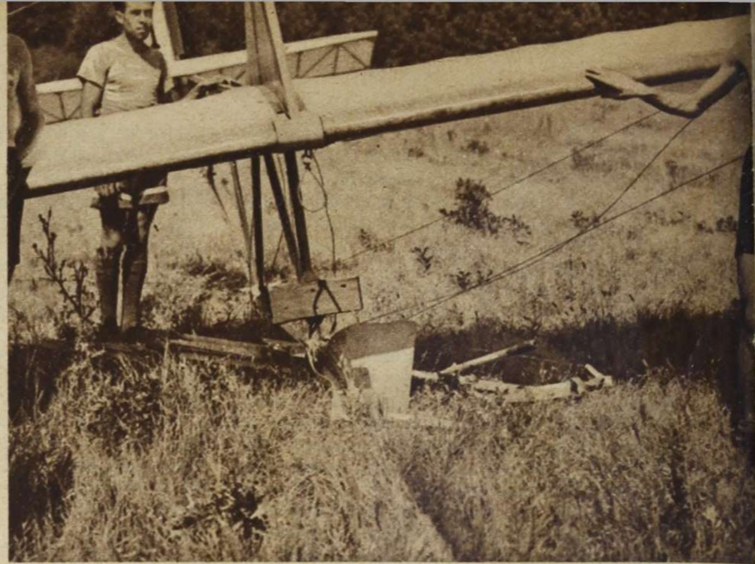
A jó öreg Caproni megint megtette, ami tőle tellett és *Ain Gazalatól* délre 30 kilométernyire 6 óra 25 perckor simán földet ért. Könnybenúszó szemekkel ölelgették egymást a kalandos utazás hősei és hálás szempillantásokkal simogatták végig megmentőiket.

A szerelő és rádiótávirász segítségért indult. Hamarosan vezetőre találtak két benszülöttben, akik egy cseppet sem csodálkoztak az égből pottyant utasokon, hiszen a háború kitörése óta elég kényszerleszállt repülőgépet láthattak és akik a legrövidebb úton *Gazalába* irányították őket.

A következő nap reggelén megjött a várvavárt segítség. Egy tiszt és egy szerelőtiszthelyettes parancsnoksága alatt egész szállítmány érkezett és mindazt magával hozta, ami a gép újjászületéséhez szükségesnek mutatkozott. A légvédelmi tűzből származó sérüléseket még azon helyben kijavították és október 12-én Lusardi az üzemképes hárommotorosán tette meg a hátralevő útat *Dernáig*. Néhány napi pihenő után, 19-én 5 órakor megint szárnyra keltek és 10 óra 45 perckor *Brindisibe* értek földet. Mi volt ez az előző lépcsőkhöz képest... kis pihenő. Nem is időztek sokáig, megint légbe emelkedtek és 17 óra 40 perckor Lusardi és társai a *Littorio* repülőtéren jelentették feladatuk végrehajtását...

Útjuk *Dernától* diadalmenet volt: üdvözlések, fogadtatások és ezekre a légügyi államtitkár sürgönye tette rá a koronát a következő sorokkal: »Kérem fejezzék ki Lusardi főhadnagynak és társainak a legőszintébb szerencsekívánataimat a fényes repülőteljesítményért. Üdvözlöm a Caproni érkezését.«





JUBILÁL A 13-AS EZERMESTER

Sokan szerencsétlen számnak tartják a 13-ast, viszont az Ezermester cserkészrepülők szerint éppen ez a szám a legszerencsésebb. Már tíz éve repülnek e szám jegyében és ez idő alatt sok szép eredménnyel gazdagították a magyar vitorlázó repülés teljesítménylistáját. Talán éppen fordítva babonásak az Ezermesterek: nekik szerencsét hozott a 13-as.

1932-ben a cserkészcsapat parancsnoksága és a MÁVAG vezetői elhatározták, hogy a cserkészcsapat keretén belül repülő egyesületet állítanak fel. Az a cél vezette őket, hogy a vízicserkész munkán túl, a korszerűbb és honvédelmi szempontból még értékesebb repülésre, a jövő magyar sportjára tanítsák a fiúkat. A munka Kelényi oktató vezetésével, két sajátépítésű Zögling mintájú siklógéppel indul meg. A műhely — mert az Ezermesterek repülőműhelye közmondásosan jóhírű — ezzel a két géppel remeket alkotott s egyben sok tekintetben úttörő munkát végzett a vitorlázógépeknek hazai műhelyben való előállítása terén. (Aero-Ever akkor még nem létezett!)

Az elhatározást és első próbálkozásokat általános tetszés és siker fogadta. A fiúk nagy lelkesedéssel vetették magukat a munkába s szívesen áldozták fel vasárnapjaikat csak azért, hogy hosszas géptologatás után végre ők is egy-egy felszálláshoz jussanak.

Ünnepnapokon lelkes, fanatikus hitű csoport dolgozik az egyesület (helyesebben inkább repülőcsoport) akkori elnöke, vitéz nagybányai Horthy István, a későbbi Kormányzóhelyettes Úr vezetésével. Ő jó példával és buzdító szóval járva elől, maga is alaposan kiveszi részét a gépek cipeléséből és minden, a repüléssel kapcsolatos munkából.

Később Scholtész Gottfried veszi át az oktatás vezetését és az Ezermesterek elnökével karöltve vállvetett munkával dolgoznak azért, hogy az egyesület valóban eredményes munkát fejthessen ki. A kiképzés kétirányú: a növendékek nem csupán kinn a repülőtéren nyernek kiképzést, hanem otthon, az egyesület műhelyében is szorgalmasan dolgoznak. Kezük alól kerül ki minden idők egyik legnevezetesebb magyar vitorlázógépe: Rotter Lajos »Karakán«-ja, amelynek és pilótájának együttes teljesítményei hívják fel először a külföld figyelmét a magyar vitorlázó repülés nagyarányú fejlődésére. A formás, kiváló teljesítményű Karakán az Ezermester cserkészek remekbe készült műve s a vele elért eredmények bizonyítják, hogy a gép építőinek sikerült maradéktalanul megvalósítaniok a tervező elgondolását.

Az 1933-as gödöllői nagy cserkésztalálkozón, a Jamboree-n elsőízben szerepelt cserkésztáborozáson a repülés. A repülőtábor gerincét az Ezermesterek adták és munkájuk erősen hozzájárult a repülés népszerűsítéséhez.

Még gyermekcipőben jár a magyar vitorlázó kiképzés, az oktatók java még nem rendelkezik a kellő tapasztalattal. Ennek eredménye az, hogy még elég sok az egyébként elkerülhető géptörés, bár komoly balesetek nincsenek. Csak 1936 őszén indult meg — éppen az Ezermesterek tapasztalataira támaszkodva — a rendszeres kiképzés a Cserkészszövetség gépein (Kassai Ferenc MÁVAG mérnök irányítása mellett). 1937-ben már a burkolt Zöglinggel folytatódik a kiképzés és ezzel a tagok közül nyolcan tesznek A-vizsgát, ketten pedig B-vizsgát.

A kiképzett tagok számának növekedtével jobbteljesítményű gépre is szükség van: most már el kell jutni a C-vizsgáig. Ezért 1938-ban az egyesület műhelyéből kikerült a Grunau Baby II. iskola-vitorlázógép, amellyel a csakhamar három Ezermester-pilóta szerzi meg a C-vizsgát, majd az ezüstkoszorús C-jelvény követelményeinek is eleget tesz. Ez évben Rechnitzer János 7 óra 6 perces repülése emelkedik ki az Ezermesterek teljesítményei közül.

1939 elején Karsay Endre veszi át, kitűnő teljesítményrepülése után, az egyesület oktatói tisztét. A húsvéti Ezermester-repülőtábor igen jó eredményekkel zárul és ez újabb ösztönző lendületet adott az oktatónak és a növendékeknek.

A 13-asok tevékenysége az elkövetkező időkben csak fokozódik. Résztvesznek minden repülőmegmozduláson: pilótáik tanfolyamokat látogatnak, néhányan a HMNRA motoros kiképzésére kerülnek és ketten Lengyelországba mennek tanulmányútra.

A háborús években az Ezermesterek teljes erővel a honvédelmi munka szol-





gálatába állanak. Teljesítményük egyre nagyobb, és változatlanul jelentős a magyar repülőéletben. Teljesítményük ad tiszta képet arról, mennyi önfeláldozó munka, hány önkéntes munkaóra, mennyi lelkesedés, tudás, ambíció, mennyi egyéni odaadás volt a 13-asokban, amíg keresztülverekedték magukat ezen a tíz esztendőn.

Most, az egyesület fennállásának tizenegyedik évében még fokozottabb ütemben indul meg a munka, új gépeket állítanak be a kiképzési munkába s így most 1 Zögling, 3 Vöcsök, 1 Grunau Baby II., 1 Pilis és 1 M. 22. repül a 13-as Ezermesterek színeiben és három D-vizsgás pilóta, köztük Karsay Endre főoktató kezében van az új Ezermester-fiókák kiképzése.

Az eltelt tíz esztendő nehéz és kemény munkával eltöltött hosszú idő volt, a magyar repülés történetének is kritikus tíz esztendeje. Ezekben a nehéz időkben kezdték meg munkájukat az Ezermesterek és férfiasan, magyar repülők módjára meg is állták a helyüket. S e tíz esztendő munkája záloga annak, hogy a jövőben még jobban megerősödve, még fokozottabb teljesítménnyel szolgálják a 13-as Ezermester Cserkészrepülők nemzeti repülésünk ügyét!

KIS HIREK

A Ungvári Középiskolások Bercsényi Miklós Repülőköre ünnepélyes keretek között avatta fel új műhelyét, amelyben Ujhelyi Mihály tanár vezetése mellett élénk modellező munka folyik. Az avatás alkalmából a Repülőkör „hódoló táviratban köszöntötte a Kormányzóhelyettes Urat.

*

Az Ujvidéki repülőnapon résztvett a légierők zenekara is, Doroszlai Károly főkarnagy vezetésével. Másnap meglátogatták a Bácskában letelepített bukovinai csángó magyarokat és térzenével szórakoztatták őket. Nagy sikere volt a zenekarnak Ujvidéken, Temerinben és Hadiknópén egyaránt.

*

A székesfehérvári megfigyelő-kiképző repülő osztály egyik csoportja és a Központi repülőgép-javító üzem alkalmazottai a Vörösmarty-színházban igen nagysikerű operettelőadást tartottak a Vöröskereszt javára. Külön érdekessége volt az előadásnak, hogy szerzői repülők: Nagy Kornél írta a szöveget, a zenét pedig Bodnár János, Fodor Zoltán és Balázs János szerezték, illetve gyüjtötték egy csokorba. A repülőkből álló zenekar különösen jól állta meg a helyét.

*

Hangay Sándor ny. repülőszázadost, volt tábori pilótát a Magyar Tűzharcos Szövetség közfelkiáltással örökös tagjává választotta és az arany tölgyfaággal ékesített díszjelvénnyel tüntette ki. Hangay Sándor a Magyar Tűzharcos Szövetség pestszentlőrinci főcsoportjának vezetője és finomtollú repülő-poéta.

*

Nagy szeretet övezi Franciaországban azt a L'Herbier asszonyt, aki eddig 388 eltűnt francia repülő sorsát derítette ki. A fegyverszünet óta a Francia Vöröskereszt szolgálatában állandóan az eltűnt repülők sorsa után kutatott, kis ötlóerős kocsiján két év alatt kereken hatvanezer kilométer utat tett meg a volt harctereken.

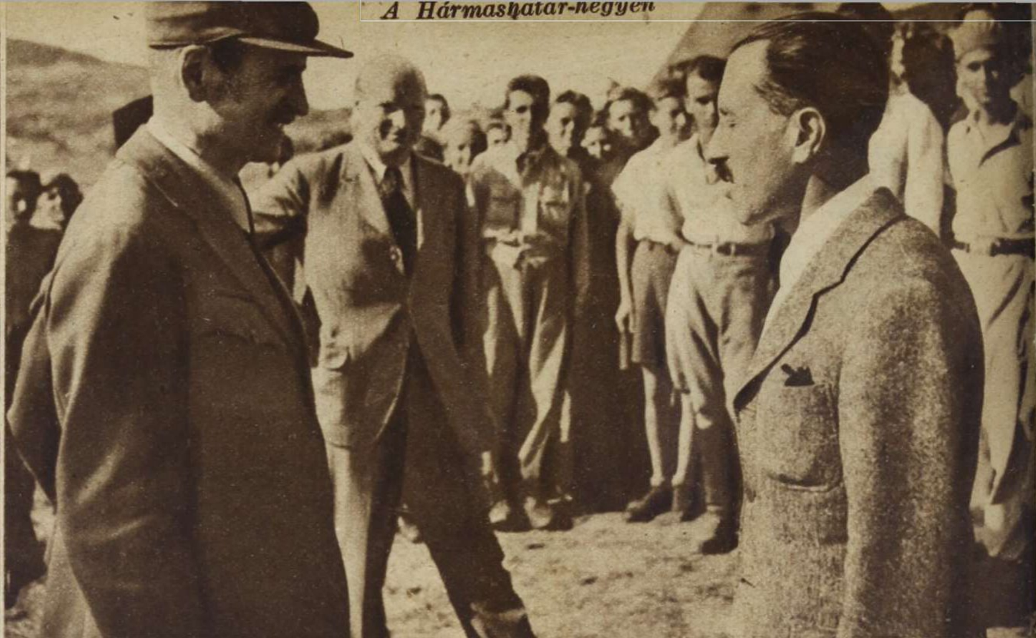
*

Lithium-ötvözetek. Japánban repülőgépek előállítására lithium-ötvözeteket is használnak. A lithium tudvalevően a legkönnyebb fém (fajsúlya: 0.52; az aluminiumé: 2.7, a berylliumé: 1.86.) Minthogy a lithium az alkali fémek csoportjához tartozik, tulajdonságaiban hasonlít a káliumhoz és a nátriumhoz.

*

Romániában műgummi gyár létesül. A kiindulási anyag nyersolaj, éppúgy, mint az Egyesült Államokban. A tervezett évi termelés 3000 tonna.





A finn ifjúsági vezető a Hármashatár-hegyen

Északon élő finn rokonaink hősiességét és bátorságát csodálja a világ. Az előző háborúban is a mindössze négymilliónyi nép ellenállt a vörös támadásnak. A mostani háborúban még fokozottabb mértékben kiveszik részüket és eredményesen harcolnak a tengelyhatalmak oldalán.

A több részre tagozódó finn ifjúsági szervezetek megszervezése és összpontosítása most még nagyobb fontosságúvá vált. Ezért az európai ifjúsági szervezetek tanulmányozására jött Verneri Louhivuori alezredes, finn főcserkész Budapestre. A német és olasz ifjúsági szervezetek megtekintése után Magyarországra érkezett. A levente szervezet vezetői a finn ifjúság jövendő vezetőjének bemutatták a levente kiképzés módozatait. Ennek újabban egyik legfontosabb ága a levente vitorlázórepülés, ezért Verneri Louhivuori alezredes meglátogatta a Horthy István központi vitorlázó telepet is.

A pilótaotthonban *Tóth Géza*, a Meteorológiai Intézet tanára tartott színes, vetítettképes előadást. A finn ifjúság jövendő vezetője nagy érdeklődéssel nézte a repülőélet szebbnél-szebb színes képeit. Utána a tetőre mentek, hol a szikrázó napsütésben először egy Vöcsök-típusú magyar iskolagép indult. A most folyó segédoktatói tanfolyam egyik növendéke repült. Majd egy Pilis-típusú gyakorló vitorlázógép repülését nézték végig, mely szép fordulók után Vöröskővár zöld pázsitján szállt le. A gépek szél hiányában nem vitorlázhattak. A vendégek az alsó terepet is megtekintették, Török Ödön a telep főoktatójanak vezetésével.

Lent a lankás domboldalon, serényen folyt a munka. Reggel óta dolgoztak a fiúk. A Tücsök-, Vöcsök-típusú iskolagépek mellett még apró vitorlázó modellek is szálltak a levegőbe. Verneri Louhivuori alezredes gyönyörködve nézte a gépek repülését és a budai hegyek tájképét.

Megkértük, hogy nyilatkozzék a Magyar Szárnyaknak magyarországi tapasztalatairól és a repülésről.

— Azért jöttem, hogy tanulmányozzam az ifjúság szervezetét és az ifjúság katonai előképzését. A magyar levente szervezet áll — melyről eddig is sokat hallottam — legközelebb népünk lelkületéhez. Természetesen, a finnországi viszonyok egészen mások, mint a magyarországiak. Ezért csak a jövő fogja megmutatni, hogy a finnországi viszonyoknak megfelelően milyen irányú lesz a mi mozgalmunk. Itt alkalmam volt a rövid látogatás során meggyőződni arról, hogy a repülés, különösen a vitorlázó repülés mennyire fontos szerepet játszik az ifjúság katonai előképzésében. Sajnos, nálunk elsősorban csörlő- és vontatásos-repülés lehetséges, mert hegyeink csak lakatlan északi vidékeinken vannak. Az időjárás hazánkban igen alkalmas a vitorlázó repülés szempontjából, mert a hosszú meleg nyári napokon kedvező termikus áramlások keletkeznek. A hosszú háborúk alatt nem volt alkalmunk a vitorlázó repülést olyan nagy mértékben kifejleszteni, mint Magyarországon. Először vagyok itt és örömmel mondhatom, hogy a főváros szépsége, magyar vendégszeretete és a testvérnép ragaszkodása mélyen meghatott.

A hegy tulsó oldalán előállt az elektromosok csörlő-autója, hogy egy Vöcsköt a magasba csöröljön. A finn ifjúsági vezető elhallgat és az indítást nézi. Zászlójelre a gép a levegőbe emelkedett s a hűvösvölgyi erdőig száll, ott megfordul és a délutáni nap aranyló sugarai tüzében visszarepül a starthelyre. Elmagyarázzák Verneri Louhivuorinak a kiváló magyar tervezésű és építésű gép műszereit és repülő tulajdonságait.

A visszainduló vendégeket a hármashatárhegyi repülőgárda veszi körül. Tóth Géza főmeteorológus meleg szavakkal búcsúzik a finn ifjúság vezetőjétől.

Büszkék vagyunk Verneri Louhivuori alezredes látogatására, ki megismerteti majd a rokonnép ifjúságával a vitorlázó repülés szépségeit.

Kopasz Nárcisz.



Messerschmitt Me. 109. E. gépek felszállásra készen

REPÜLTEM A BESTMANNAL:

Az új Bücker-gép bemutatója a magyar sportrepülők előtt

Ilyen kegyetlen szél már régen nem volt kinn Budaörsön. Reggel nyolc órakor kerek 35 kilométeres sebességgel fujdogált a szellő, de nemsokára 50 kilométerre fokozta erejét. Vitt is mindent, ami az útjába került és segített a gépek fel- és leszállásában.

Kilenc óra körül gyülekezett egy lelkes kis csoport a repülőtér betonján. Formás, szépvonalú kis gép mellett tömörültek. Galántai Hild Károly, a magyar sportrepülés lelkes barátja és támogatója rendezte ezt a kis bemutatót, hogy sportrepülőink megismerkedjenek a Bücker-gyár legújabb iskolagépével, a Jungmann és Jungmeister utódjával.

Rövid várás után csakhamar összefutott mindenki. Megjelent *Ember* Sándor dr., a Nemzeti Repülő Alap most kinevezett elnöke, ott volt *Károlyi* Gyula gróf, a Magyar Aero Szövetség elnöke. Ott láttuk legjobb sportrepülőinket, az egyesület kiküldötteit és a »konkurrenciát«, saját kitünő repülőgéptervezőinket.

A gép bemutatásának nem könnyű feladata *Benitz* főpilótára, a Bücker-gyár repülőkísérleti osztályának vezetőjére hárult. Nevét talán már ismerik olvasóink, több kitünő távrepülést hajtott végre a Bücker Student géppel Afrikába és Dél-Amerikába.

Először röviden ismertette a gépet, műszaki felépítését, szerkezetének főbb, érdekesebb pontjait. Ezeket itt csak röviden ismételjük el, hiszen lapunk egyik régebbi számában olvasóink megtalálhatják a gép első részletes ismertetését. Tehát: a Bü. 181. *Bestmann* szabadonhordó, mélyfedelü, 105 lóerős Hirth HM. 500 mótorral. Ez az új Hirth-mótor részleteiben és teljesítményében majdnem azonos a nálunk ismert HM. 504. mótorral, de annál kerek tíz kilóval könnyebb. A szárny egyfőtartós, faépítésű, a törzs elől acélcsőszerkezet, hátrább faépítésű héjszerkezet. Többi érdekességére a továbbiakban fogunk rámutatni.

Ismertetésének befejeztével felszállt a géppel. Az erős szélben alig 60 méteres nekifutás után emelkedett a földtől. (Teljes teherrel 180 méter a gép nekifutása, műrepülő súllyal 120 méter; teljes szélcsendben.) Rendkívül gyorsan emelkedett, úgy hogy majdnem rávert emelkedésben az utána induló hatalmas *Fiat* G. 12. utasgépre, amellyel a *Malert* folytat repüléseket.

Tökéletes repülőbemutatónak voltunk ezután tanui. A rendkívüi erős szél ellenére is tökéletesek voltak a figurák, szabályos köralakú volt a bukfenc, hibátlan a vezetett orsó és elképesztően nagyszerű a hátonrepülési bemutató. Benitz egyik »kasszaszáma« túldöntött forduló hátonrepülésben, amely a nagy szélben kétszeresen lenyűgöző hatást tett. Bukfenc előre, az orsó, bukóforduló, dugóhúzó és más figurák ezernyi válfaja egészítették ki gazdag műsorát, amelyben gépének kitűnő tulajdonságait és saját óriási tudását egyaránt kifejezésre juttatta.

Jogosan megérdemelt ünneplésben volt része leszállás után.

A programm következő számai utasrepülések voltak az új géppel. Elsőnek Ember Sándor dr. szállt a gépbe és negyedórás utat tett vele. Szemmelláthatólag megelégedve szállt ki a gépből és teljes elismeréssel adózott a Bestmann-nak és pilótájának. Utána Károlyi Gyula gróf foglalta el helyét Benitz pilóta *oldalán.*

(Igenis az oldalán, mert a Bestmann legjellemzőbb tulajdonsága, hogy utasai egymás mellett ülnek. Ez a kiképzés szempontjából rendkívül előnyös, mert közvetlen kapcsolat van oktató és növendék között.)

Ő már műrepülést is végzett, maga is alaposan megkóstolta a Bestmann kormányait. Véleménye szerint ilyen jóindulatú gépen még nem is ült soha, ilyen jól kiegyensúlyozott kormányú, jól repülő iskolagéppel nem volt dolga.



Benitz pilóta beszáll a Bestmannba

Igy tovább sportrepülésünk ismert emberei sorra kipróbálták a türelmes Bestmann-t. Benitz főpilóta egyszer átadta helyét a Jancsó—Fábián konkurrens tervező-pilótapárnak, akik alaposan kivizsgálták a Bestmann minden részletét. Volt is leszállás után néhány kérdésük a pilótához. Például aziránt érdeklődtek, miért vannak a Bestmann csürői kissé felhúzva. Kiderült, hogy ez azért van, hogy nagy állásszöggel való repülés esetén is a csürő végig hatásos maradjon. (A csürő így később húzódik túl, mint a szárny maga.)

A légierők néhány fiatal tisztje is megízlelte a Bestmann-ban való repülés élvezeteit, míg végül rám, mint a Magyar Szárnyak munkatársára is sor került.

Szélbe álltunk a derék Bestmann-nal, Benitz mester ráadta a gázt és a Bü. 181. rohanni kezdett. Mielőtt azonban nagyon belemelegedhetett volna a gurulásba, máris a levegőben termett és bizony elég meredeken emelkedett felfelé. Felmásztunk vagy 600 méterre.

Most következett az érdekes része a repülésnek. Megpróbáltuk a gép túlhúzását.

Elvettük a gázt, a gép sebessége a húzás következtében egyre jobban csökkent. A sebességmérő mászott visszafelé: 180... 150... 120... 100... 90... 80... elértük a legkisebb sebességet. De átesésről szó sem volt. A gép merült, szépen, csendesen, de orrát nem adta le. Csürői végig hatásosak voltak (nagyon nagy fesztávú és végig réselt csürői vannak).

Újból gázt adunk. Teljes gáz! Felbőg a kis Hirth motor. A sebességmérő szorgalmasan verdesi a 210 km/óra határt, ez a gép legnagyobb sebessége. A fordulatszámmérő 2500 fordulat/perc értéket mutat.

Most újabb kísérlet. Lecsapjuk a szárnyféket. (Ennek két állása van: 15 fokos lecsapási szög a felszálláshoz, ezzel az állással akár 320 km/óra sebességig repülhet a gép; és 45 fokos szárnyfékszög leszálláshoz, a siklószög növelésére.) A gép sebessége a túlhúzás következtében ismét csökken. 100... 90... 80... na most... de még mindig

A Bestmann »gondozói« a gép előtt: Galántai Hild Károly, Benitz főpilóta, Eberhard Adolf, Zabel német mérnök-ezredes.



nem történik semmi... 70... 65 km/óra (!!!) ... enyhe kis átesés és a gép siklással szedi vissza a leadott sebességet. Nem lehet túlhúzni a masinát.

Azután műrepülni kezdünk. Bukfenc, olyan nyugodtan, simán, hogy az ember szinte észre sem veszi, hogy most fejjel lefelé van. Gyönyörű vezetett orsó, túldöntött forduló, zuhanórepülés... stb. stb. szóval minden műrepülő figura, amit kétüléses kivitelben lehet Bestmannal repülni. Nagyszerű volt...

Visszaérünk a repülőtérhez. Most láthatom, gyakorlatban, mit jelent a szárnyfék használata. Annyira meredekké teszi a siklást, hogy vissza kell állítani kis szögre, különben még az országút előtt érünk földet. Így azonban csakhamar simán földet érünk. A gurulás síma, alig zökken egyet-egyet a kis gép, gurulását nagyszerűen lehet a fékkel kormányozni.

Még elbeszélgetek rövid pár percnyi időt. A csendes, szőke, szerény, mindig mosolygó Benitz mesélni kezd: Már kezdettől fogva a Bücker-gyár vezető berepülő pilótája, eddig bizony 3000 óránál jóval többet repült. (Pedig nem öreg!) Nagyon sok dolga van az új típusok kialakításában, a prototípust az ő utasításai alapján javítják. A Bestmannon is az ő tanácsára javítottak, főleg a kormányokon. (Azt hiszem, neki köszönhető, hogy a Jungmann, Jungmeister és a Bestmann olyan nagyszerűen jóindulatú gépek!)

Műrepüléséről is részleteket mond. Rettentően nehéz volt a nagyon erős szélben tökéletes figurákat repülni. Ha rendesen repült volna, a bukfencből tojás lett volna, mert a széllel szemben magas, széllel pedig lapos ellipszoid lett volna a pályájából. Ezért ezt be kellett számítania a figurákba, hogy a földről tökéletes körnek lássék a bukfenc. (Sikerült neki!) Neki is nagyon tetszik a hátonrepülésben túldöntött forduló, amely kétségkívül igen hatásos.

Ez a Bestmann-gép nem különleges, hanem a széria 176-os gépe, közönséges sorozatgép, minden különleges felszerelés nélkül. Ámbár most nem tud külföldre szállítani a Bücker-gyár, a gyártási jogot máris eladták több országnak: Svédországban már építik, Svájcban rendszeresítették. Szóval: a *Bestmann* bevált.

S ez a bemutatón tapasztaltak után nem is csodálatos.

(n—6.)

Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ

⊙

MAGYAR SZÁRNYAK

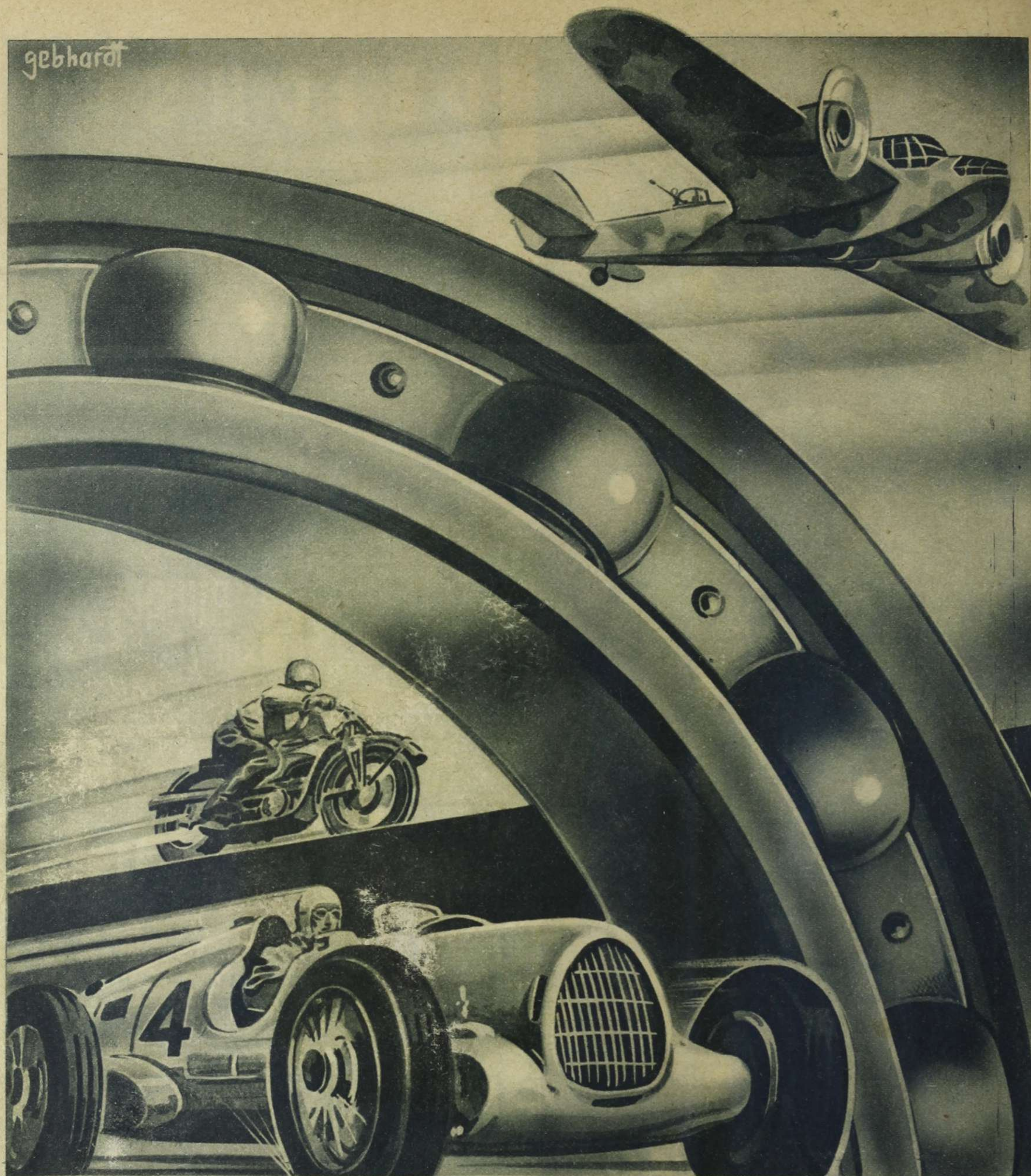
megjelenik havonta kétszer

minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 12 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.

⊙

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

423916. — Athenaeum irodalmi és nyomdai rt. nyomása
Felelős: Kárpáti Antal igazgató


gebhardt
4